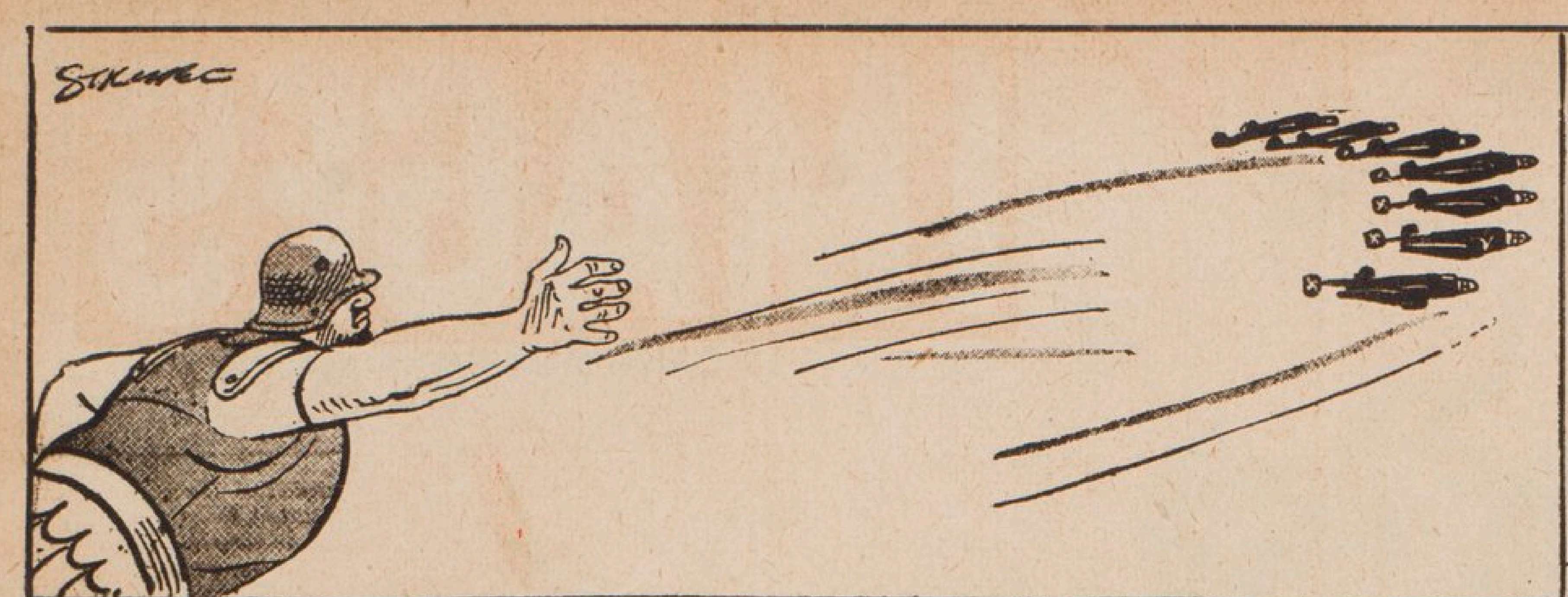
IMAGES
No. 610 — LE CAIRE (EGYPTE) 19 MAI 1941



LA GUERRE DANS LES AIRS

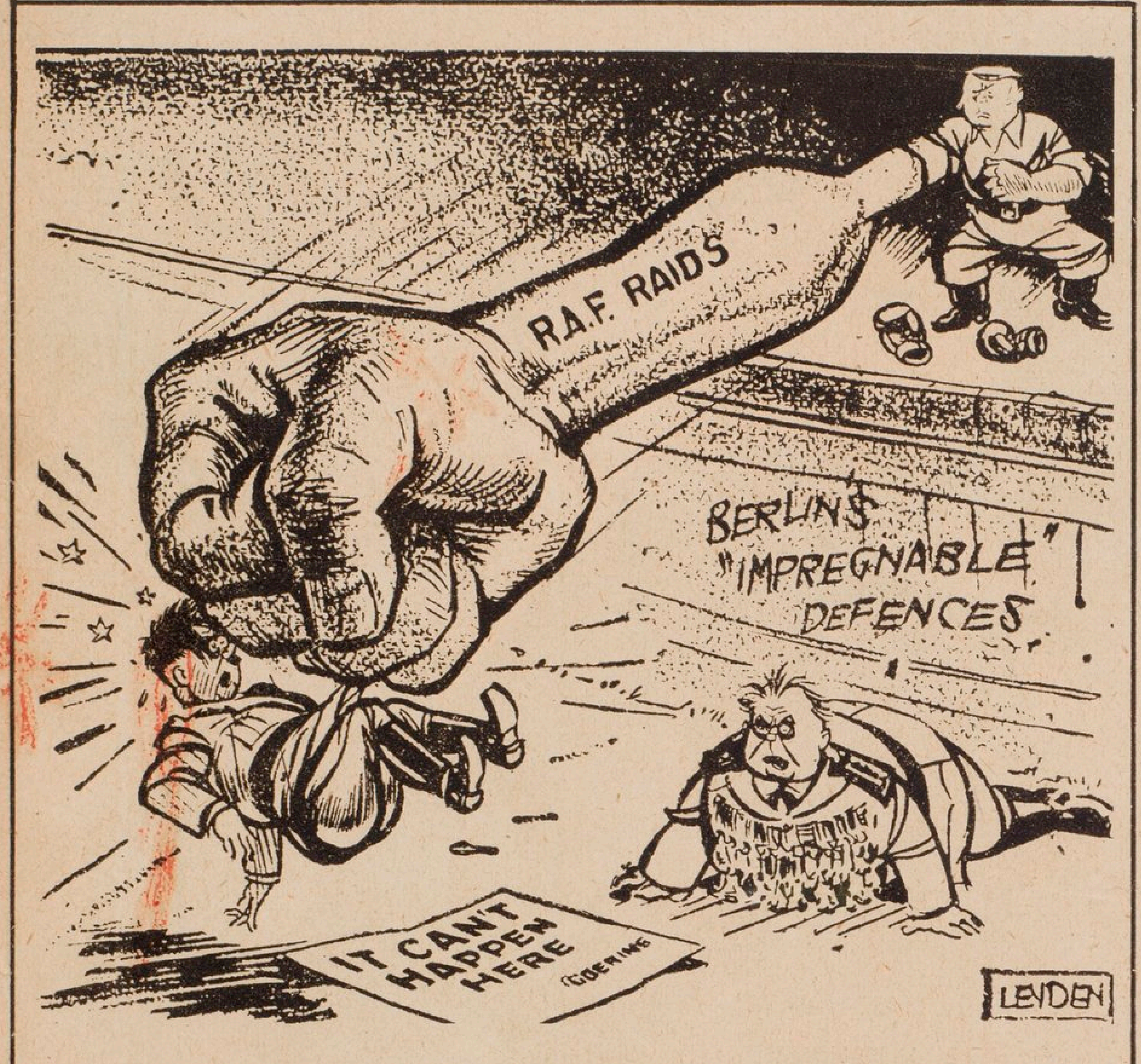




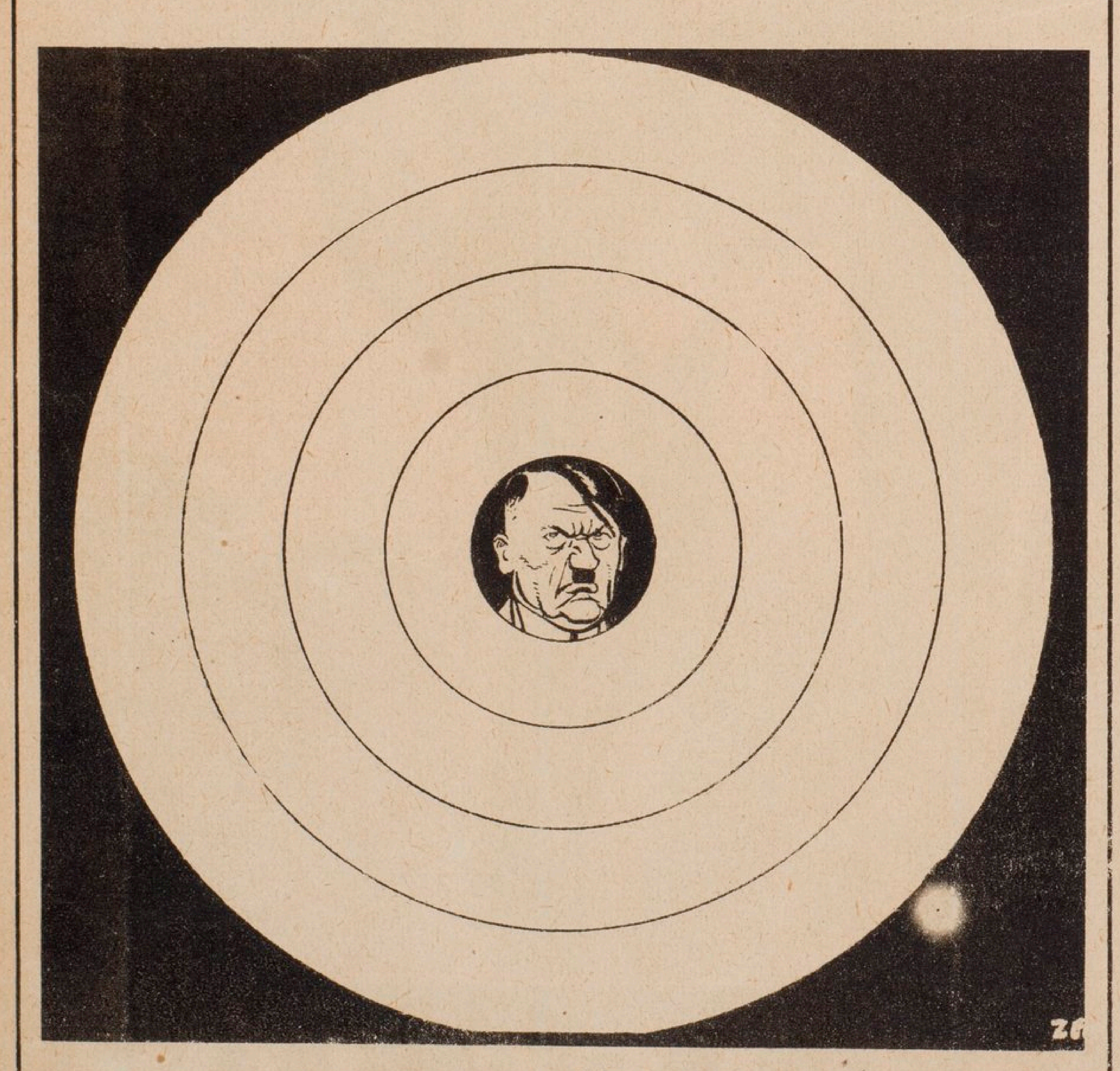
LE « BOOMERANG »...
... ou l'Allemagne a eu la monnaie de sa pièce...

(New York Times)

LA GUERRE DANS LES AIRS
A TRAVERS LA PRESSE



La R.A.F. a le bras long... beaucoup plus long que vous ne le pensiez !
(Natal Mail News)



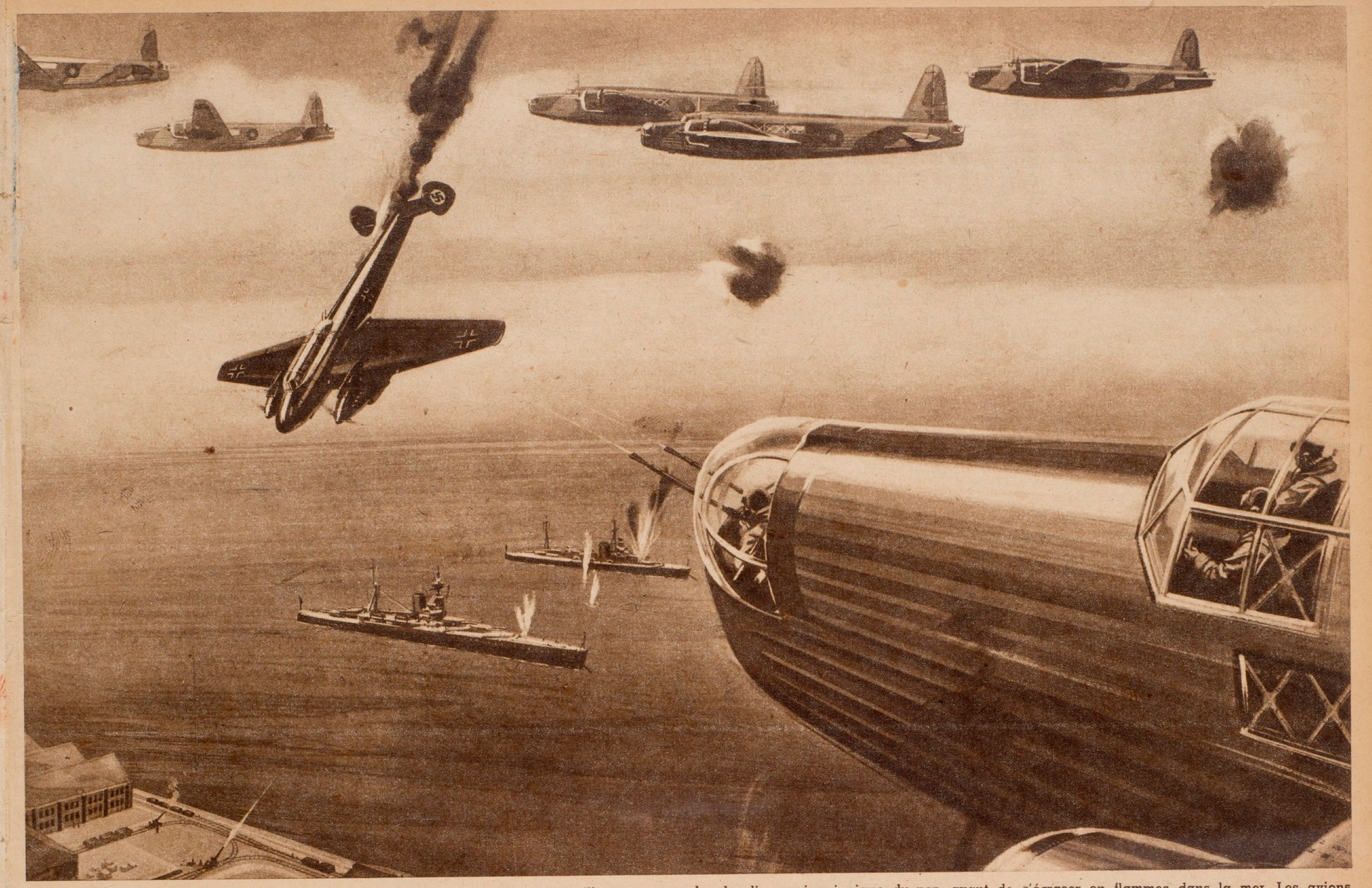
La cible
(Daily Mirror)



La R.A.F. a dompté la « Luftwaffe »
(New York Times)

COMPLIMENTS OF R.A.F.

Avec les compliments de la R.A.F.
(Rand Daily Mail)



Un bombardier britannique du type « Defiant » concentre le feu de ses mitrailleuses sur un bombardier nazi qui pique du nez, avant de s'écraser en flammes dans la mer. Les avions britanniques, de tous les types, se sont révélés supérieurs à ceux de l'ennemi ; et ce sont eux, sans doute, qui décideront de la victoire finale.

LA VICTOIRE SERA DECIDEE DANS LES AIRS

Dans cette guerre où se joue le sort de l'humanité, la maîtrise de l'air doit, nécessairement, être le prélude de la victoire.

Cette théorie qui est à la base du développement massif de la Royal Air Force, tant comme puissance offensive que défensive, peut être étayée par des exemples frappants.

Ainsi, on se souvient encore des exploits des pilotes de chasse de la R.A.F., lorsque la « Luftwaffe », précédant sans doute une tentative de débarquement dans les îles Britanniques, chercha à obtenir la maîtrise de l'air dans cette région. La défaite qu'elle subit à cette époque l'a rendue prudente depuis.

Peut-être moins spectaculaire, mais beaucoup plus efficace — car elle porte des coups mortels aux ressources allemandes — est l'expansion de la section des bombardiers britanniques, qui porte la guerre au cœur des centres industriels nazis et harasse quotidiennement l'ennemi dans ses bases avancées en territoire occupé.

Les Allemands furent les premiers à se rendre compte de l'importance et des énormes possibilités de la force aérienne. Et l'on prétend que, dès son arrivée au pouvoir, Hitler avait signifié à Gœring qu'il désirait avoir à sa disposition la puissance aérienne la plus formidable que le monde ait jamais vue. Ses désirs ne furent point complètement réalisés, car bien que la « Luftwaffe », développée en secret à son début, ait eu une grande avance en matière de recherches techniques et expérimentales, il ne lui a pas été possible, soit à cause du manque de matières premières, ou soit parce qu'elle avait sous-estimé les ressources industrielles de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, il ne lui a pas été possible, disions-nous, de prendre une avance telle qu'elle ne puisse plus être rattrapée dans le cours normal d'une guerre.

La « Luftwaffe » obtint d'énormes succès en Pologne, en Norvège, en Hollande, en Belgique, en France, etc. Mais la Grande-Bretagne constitua pour elle un échec et elle dut, après quelques mois d'essais, renoncer à ses attaques massives de jour. Etonnés pour la première fois par la résistance aux théories de la « blitzkrieg », qui consiste en des attaques puissantes sans se soucier des défenses adverses, les généraux de l'Air allemands durent changer de méthode. Des escortes de chasseurs firent alors leur apparition dans le ciel de Grande-Bretagne, pour protéger les bombardiers contre les attaques des chasseurs britanniques. Mais même cette méthode dut être, en grande partie, abandonnée. Finalement, les Allemands se résignèrent à une troisième expérience : des bombardements de nuit, sans discrimination, bien que leurs pilotes eussent été insuffisamment préparés à ce genre d'opérations.

Venant plus tard dans le champ des opérations intensives aériennes, la Grande-Bretagne devait nécessairement profiter des expériences de l'ennemi, et faire sienne l'expérience découlant des campagnes de Pologne, de Norvège et de France.

La suprématie des « Hurricane » et des « Spitfire » sur les chasseurs ennemis fut établie, et les bombardiers allemands durent se contenter d'opérations nocturnes.

D'un autre côté, un des éléments essentiels de la stratégie allemande devenait inopérant. De tout temps, on avait considéré la « Luftwaffe » comme l'avant-garde des colonnes motorisées et des tanks allemands. Mais les masses d'acier, une fois les ports français envahis, trouvèrent devant elles l'obstacle infranchissable du Pas-de-Calais.

La production britannique, par conséquent, bénéficia aussitôt du résultat des recherches techniques et stratégiques qui avaient exigé des années d'efforts à l'Allemagne.

Il ne restait que le problème-base du nombre.

Les Allemands possédaient dans ce domaine un grand avantage. Mais bien que grâce à la qualité des avions et aux ressources brillantes des aviateurs britanniques cet avantage eût été momentanément neutralisé, il fallait — et cela devenait d'une importance capitale — pour assurer la victoire finale, que la R.A.F. ne fût nullement inférieure ni en nombre, ni en matériel, ni en personnel, aux forces de l'ennemi.

Voyons rapidement quels sont les facteurs grâce auxquels la victoire sera remportée.

En premier lieu : le manque de caoutchouc naturel et d'huiles lubrifiantes dont souffre l'Allemagne. Puis vient l'impuissance des Allemands, malgré des bombardements massifs et sans discrimination, d'arrêter la production industrielle britannique. Ensuite, la vulnérabilité des grands centres de l'industrie allemande : la Ruhr, Kiel, Hambourg, tous objets d'attaques sans cesse répétées par les bombardiers lourds anglais. Enfin, il y a, et cela a son importance, le problème du personnel technique. Dans ce domaine, les pertes allemandes ont été importantes et difficilement remplaçables, car on n'improvise pas un aviateur du jour au lendemain. Il ne faut pas oublier non plus que dans ses attaques contre la Grande-Bretagne la « Luftwaffe » devait nécessairement agir seule, alors que dans des campagnes précédentes elle avait compté sur la coopération des colonnes motorisées et des tanks.

Par contre, la Grande-Bretagne, en recevant chez elle tous les hommes des pays envahis qui désiraient poursuivre la lutte, et grâce également à l'appui des Dominions et des Colonies, s'assurait un grand matériel humain auquel elle faisait subir un entraînement militaire dans des régions complètement à l'abri des bombardiers allemands.

L'Empire pouvait aussi compter sur un autre atout capital : les ressources énormes et la puissance industrielle des Etats-Unis. La loi du *prêt et bail*, en faisant passer l'aviation américaine d'une simple source d'approvisionnement à une association effective avec la production de guerre britannique, rendait un service éminent à la cause des peuples libres. D'ores et déjà, un grand nombre d'avions américains sont en service dans la R.A.F. Et avec le temps l'important problème de l'avance allemande du point de vue du nombre sera résolu.

La guerre dans les airs a démontré clairement que les Allemands, en créant leur « Luftwaffe », se sont basés sur la puissance du nombre et des types standards.

Mais les événements également prouvent que, devenant de jour en jour plus puissante, la Grande-Bretagne doit nécessairement gagner la course du nombre, avec, par surcroît, l'incommensurable avantage d'une supériorité technique, un meilleur matériel et des ressources immenses.

La route de la victoire sera dure. Mais nul ne contestera que, d'ores et déjà, la suprématie très prochaine de la R.A.F. peut être considérée comme assurée. Quand cela deviendra effectif, quand l'avantage allemand du nombre ne jouera plus, les forces de la liberté seront victorieuses.

L'EVOLUTION DE LA GUERRE AERIENNE

Envisageant, au moment de la déclaration des hostilités, en septembre 1939, l'évolution à venir de la guerre actuelle, un certain nombre d'experts se sont déclarés d'avis que le conflit que nous vivons sera réglé dans les airs. On peut ne pas être d'accord avec cette opinion. On peut la juger erronée ou simplement excessive. On se doit, cependant, de reconnaître que les opérations aériennes jouent dans la guerre d'aujourd'hui un rôle de premier plan et qui, d'ailleurs, va continuellement en grandissant. La meilleure preuve de l'importance de ce rôle est fournie par le fait qu'alors que la guerre, dans les autres domaines, connaît des périodes d'accalmie, elle ne cesse pratiquement jamais en ce qui concerne les airs. Chaque jour, chaque nuit, il y a des avions qui font des raids, bombardent des positions ennemies, affrontent des appareils adverses. L'avion, aujourd'hui, est une arme redoutable aux utilisations multiples. Il sert à gêner ou à empêcher les opérations ennemies. Il est employé pour désorganiser l'économie et l'industrie de l'adversaire, pour disperser ses concentrations de troupes et de matériel, pour détruire ses positions stratégiques, ses voies de communication et ses stocks. Il est utilisé pour la préparation des opérations et, quand celles-ci ont lieu, pour la protection des troupes qui y participent. Il veille sur la sécurité du territoire, permet le transport des troupes et leur ravitaillement à longue distance. Son action est des plus efficaces en mer, qu'il s'agisse de la protection de la flotte ou de la chasse aux unités ennemies. Les navires coulés ou endommagés par des avions ne se comptent plus. De plus en plus, l'avion apparaît comme l'ennemi le plus redoutable des sous-marins. D'une façon générale, d'ailleurs, la collaboration entre la flotte et l'aviation — collaboration qui s'ajoute à celle de l'armée de terre et des forces aériennes — va en se resserrant et la marine britannique dispose aujourd'hui d'une « arme aérienne » qui lui rend les services les plus précieux.

Arme aux utilisations multiples, l'avion est en mesure de porter à l'ennemi des coups particulièrement durs et, dans certains cas, décisifs. La bataille de France, les raids sur le canal de Kiel, le bombardement actuel des centres industriels et des chantiers navals allemands ainsi que des ports dits d'invasion montrent, dans le domaine militaire, les résultats que l'arme aérienne permet d'obtenir. Si cette guerre dure longtemps — et tant en Angleterre qu'en Allemagne on est d'avis qu'elle n'est pas près de finir — ces résultats sont susceptibles de se développer dans des proportions considérables et si, en définitive, les combats dans les airs ne décident pas de la guerre, ils contribueront, dans une très importante mesure, à assurer l'avantage à l'un des belligérants.

Guerre vitale, guerre sur le rôle de laquelle on ne saurait assez insister, la guerre aérienne est de date, cependant, relativement récente. Alors que l'on se bat sur terre et sur mer depuis des siècles, les belligérants ne s'affrontent dans les airs que depuis un quart de siècle à peine. Ce n'est, en effet, qu'en 1915, c'est-à-dire un an après le début de la dernière guerre, que des combats aériens commencèrent pratiquement à se dérouler d'une façon continue. A la déclaration des hostilités, en août 1914, tant les Alliés que les Empires Centraux avaient une idée assez limitée des possibilités que l'aviation pouvait offrir, au point de vue militaire. D'une façon générale, les belligérants avaient négligé de construire des appareils et n'en possédaient qu'un nombre relativement réduit. La France et la Russie, qui en avaient le plus, n'en comptaient que quelques centaines. Les avions d'alors étaient d'ailleurs, on le conçoit aisément, de structure primitive et, à notre époque de Hurricane et de Spitfire, chefs-d'œuvre de la mécanique universelle, on a de la peine à imaginer, par exemple, les appareils dont le Royal Flying Corps, précurseur de la Royal Air Force, disposait en 1914. Ces appareils ne comportaient pas d'armement propre. Seuls les pilotes étaient pourvus de fusils ou de revolvers. Ils développaient une vitesse maxima de soixante-dix milles à l'heure et mettaient neuf minutes à monter à une hauteur de trois mille pieds. Les avions, durant la première année de la guerre, furent surtout employés pour des vols de reconnaissance. Néanmoins, dès les premiers jours du conflit, exactement le 25 août 1914, les pilotes du Royal Flying Corps réussirent à abattre deux appareils ennemis, ce qui constituait un exploit extraordinaire. En 1915, les belligérants s'étant rendus compte de tout ce que l'on pouvait tirer de l'arme nouvelle, commencèrent la course à la maîtrise de l'air. Dans cette course, ce fut l'Allemagne qui marqua les premiers avantages. Les usines germaniques produisaient alors le monoplan Fokker, armé d'une mitrailleuse à tir synchronisé. Le Royal Flying Corps ne disposait alors que de Bristol Scouts et d'appareils Vickers, lesquels pouvaient difficilement lutter contre les avions ennemis. Des difficultés techniques vinrent bientôt, d'ailleurs, s'ajouter à l'insuffisance du matériel. Dès janvier 1916, les vols de reconnaissance sur longue distance avec un seul appareil devinrent impossibles.

Lentement mais sûrement, les usines britanniques amélioraient et renforçaient leur production. Vers la fin de l'hiver de 1916, un nombre important d'avions de combat anglais furent envoyés en France et, cela permit, pour commencer, une modification totale de la tactique appliquée jusqu'alors. Le Royal Flying Corps connut les vols de formation. D'après les instructions nouvelles, chaque avion de reconnaissance devait être escorté de trois appareils de combat. Le vol de reconnaissance devait être abandonné si l'un des appareils venait à se détacher de la formation. Cette nouvelle méthode donna très vite d'excellents résultats. Au printemps, d'ailleurs, le règne du Fokker allemand devait prendre fin avec l'apparition, dans le ciel de France, du De Havilland Scout anglais et du Nieuport français.

Cette maîtrise de l'air ainsi conquise, le Royal Flying Corps devait la conserver jusqu'à la fin de la guerre. Tout le temps que dura le conflit, l'excellence du matériel fut décuplée par l'héroïsme, la valeur personnelle des pilotes. Tout comme aujourd'hui, on vit des as émerger du lot et se couvrir de gloire. La place manque pour les citer tous. Contentons-nous de rappeler les noms de Bishop, de Mannock et d'Albert Ball, le fameux individualiste dont la grande joie consistait à foncer seul sur une formation ennemie nombreuse et à la disperser. Les Allemands eurent aussi leurs as, un Immelmann, un baron Richtofen qui, en 1916, abattit l'avion piloté par le célèbre major Hawker, l'un des héros également de l'aviation britannique de ce temps. A la fin de 1917, les Gothas allemands effectuant des raids géants contre l'Angleterre, il leur fallut affronter la fameuse escadrille 44 dont le souvenir est encore souvent évoqué dans les milieux aériens britanniques. La chose n'alla pas sans graves dommages pour les Allemands. Au point de vue technique, en tout cas, ces combats dans le ciel anglais prouvèrent que les Camels anglais pouvaient parfaitement voler de nuit, forme de vol dans laquelle les aviateurs britanniques apparaissent comme des pionniers. L'année 1918, plus que celles qui l'avaient précédée, permit de se rendre compte de l'extension que les opérations aériennes étaient appelées à prendre dans une guerre future. De janvier à novembre, 2.953 avions ennemis furent abattus par l'aviation britannique d'une façon certaine. 1.178 autres appareils furent également présumés abattus, mais leur destruction ne fut pas homologuée.

L'histoire, déclare-t-on, est un éternel recommencement. On peut en dire autant des guerres. Au début du conflit actuel, tout comme au début de la dernière guerre, l'avantage au point de vue aérien se trouvait du côté de l'Allemagne. Un an après l'ouverture des hostilités, l'effort britannique avait, en grande partie, regagné le terrain perdu et, à l'heure actuelle, la Royal Air Force est pour l'Allemagne un ennemi aussi redoutable que l'était le Royal Flying Corps au début de 1917, par exemple.

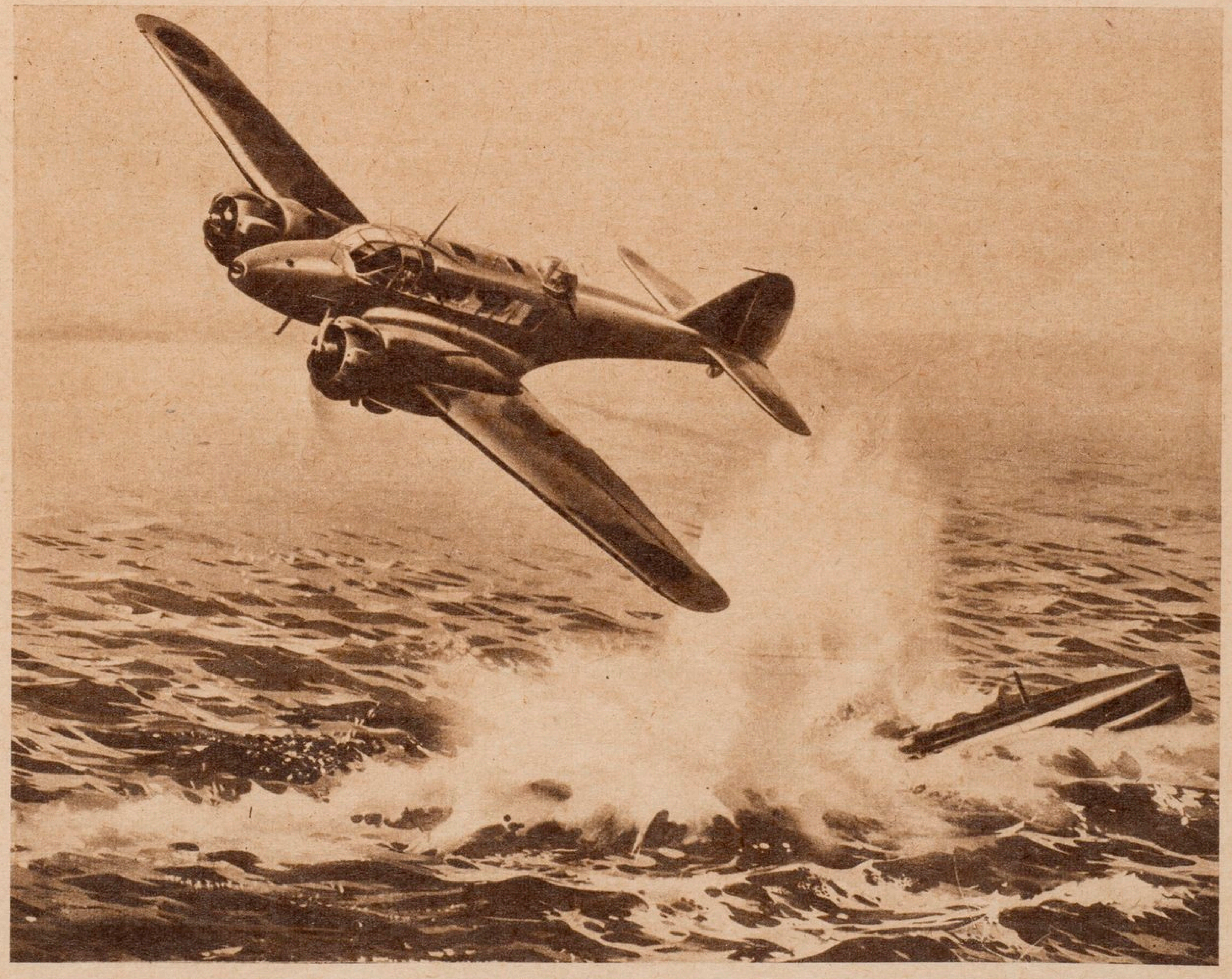
Au point de vue tactique, chacune des nouvelles méthodes appliquées par les Allemands trouve immédiatement, du côté britannique, une réplique cuisante. Les pertes subies par la Luftwaffe au cours des raids sur les îles Britanniques deviennent de jour en jour plus élevées. Pour éviter les dommages que leur cause régulièrement la chasse britannique, les formations de bombardiers allemands doivent être accompagnées par un nombre énorme d'appareils de combat, ce qui rend les raids singulièrement compliqués. Les bombardements de nuit sur lesquels les chefs militaires allemands comptaient tellement ne peuvent plus, par ailleurs, s'effectuer avec la même sécurité que par le passé. La Royal Air Force, qui s'est longuement entraînée à ce genre de vol, est actuellement en mesure d'infliger à l'armée de l'air allemande des pertes qui vont en augmentant. Du 1er au 13 mai 1941, plus de 130 appareils ennemis ont été abattus, de nuit, dans le ciel britannique.

Au point de vue personnel, les pilotes britanniques ont une combativité, une audace qui dépassent certainement celles de leurs adversaires. Au point de vue matériel, enfin, la Royal Air Force qui, ne l'oublions pas, est alimentée par les usines américaines dispose d'appareils qui, dans l'ensemble, sont supérieurs en qualité à ceux qu'utilise l'adversaire.

S'il existe encore, à l'heure actuelle, une supériorité numérique à l'avantage de l'Allemagne, elle décroît de jour en jour et l'heure n'est pas loin où la Grande-Bretagne, la production des Etats-Unis aidant, aura dans tous les domaines la maîtrise de l'air. Lorsque ce jour viendra, M. Churchill l'a promis, l'Allemagne recevra trois fois plus de bombes que n'en reçoit actuellement l'Angleterre.

En attendant, et jour après jour, la Royal Air Force inflige des pertes cruelles à l'adversaire. La meilleure preuve du stade de développement auquel elle est parvenue nous est fournie par le fait qu'elle prend de plus en plus l'offensive. D'autre part, et alors que la Luftwaffe concentre son effort sur les îles Britanniques, l'aviation anglaise est présente sur une multitude de fronts. Ses appareils opèrent en France, en Allemagne, en Italie, en Méditerranée, dans la mer du Nord, dans l'Atlantique, en Libye, en Afrique Orientale, en Irak.

Une armée aérienne qui est ainsi capable d'être présente en des lieux aussi divers et qui réussit les exploits que la Royal Air Force inscrit régulièrement à son actif est décidément une armée redoutable et elle marquera certainement cette guerre de son sceau.



L'avion est un des grands ennemis du sous-marin. Il recherche le submersible et, l'ayant trouvé, le détruit à l'aide de puissantes bombes. Nombreux furent les pirates sous-marins nazis qui gisent au fond de l'eau à la suite d'attaques effectuées par des bombardiers britanniques. Voici un « Avro-Anson » détruisant un sous-marin.

LA R.A.F.

EN ANGLETERRE...

La R.A.F. a, sans aucun doute, sauvé l'Angleterre. Lorsqu'en septembre dernier Hitler commença la « blitzkrieg », ses attaques en masse et sans discrimination, a-t-on révélé, par la suite, dans certains pays neutres, ne devaient être que le prélude à l'invasion. Il s'agissait d'abattre le moral de la population, de détruire les routes, les aérodromes, les voies ferrées, de semer la panique, comme ce fut le cas en Hollande, en Belgique, en France et, plus récemment, en Yougoslavie, pour permettre ensuite aux troupes d'avancer — et pour ce qui concernait l'Angleterre de débarquer.

Mais la R.A.F., en brisant l'élan de l'assaut aérien nazi, en descendant des centaines et des centaines d'appareils, à un rythme inconnu jusque-là, a contrecarré les plans soigneusement préparés par l'état-major hitlérien et a empêché leur réalisation.

Ce fut l'époque où un seul avion de chasse abattait, en un jour, une dizaine de bombardiers allemands. C'est le 15 septembre 1940 que le « fighting command » — c'est ainsi qu'on appelle l'arme des chasseurs en Angleterre — abattit 177 avions nazis sur les 184 — un record ! — perdus par l'Allemagne dans ses attaques sur la Grande-Bretagne, au cours d'une même journée.

Les mois d'août et de septembre 1940 furent, à ce point de vue, les meilleurs pour l'aviation britannique. Aussi étonnant que cela puisse paraître, le nombre d'avions abattus durant ces deux mois fut identique : 957 en août et autant en septembre.

Mais les chasseurs, s'ils ont joué et jouent encore un rôle prépondérant dans la défense du Royaume-Uni et de l'Empire, ne sont pas les seuls à assumer cette tâche. En attaquant les objectifs ennemis, les navires de ravitaillement, les usines, les voies de communication, le « bomber command » — arme des bombardiers de la R.A.F. — contribue, dans une très grande mesure, à gagner cette guerre, laquelle s'est révélée être, jusqu'ici, davantage une guerre de matériel et d'approvisionnements que d'hommes.

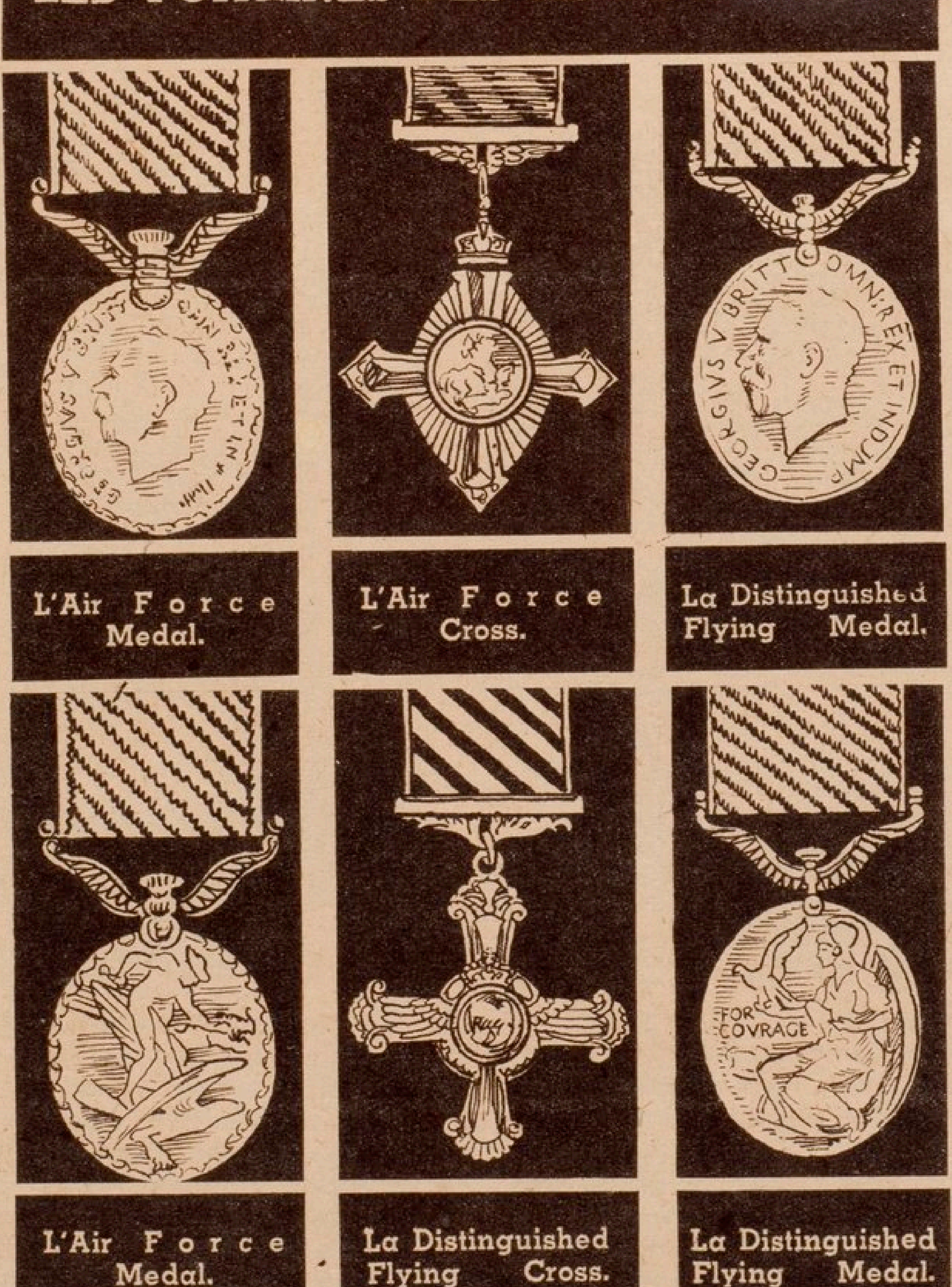
Les gens se demandent souvent, en entendant, par exemple, M. Churchill dire que l'Allemagne possède plus d'avions que la Grande-Bretagne, à quelle date celle-ci atteindra la parité.

Une étude du colonel divisionnaire suisse Grosselin, publiée dans le « Journal de Genève » du 29 mars, dit : « D'après les sources anglaises, l'Allemagne aurait 40.000 appareils. De ce chiffre on peut compter 20.000 du type de combat. Pour des raisons de révision, de réparations, d'équipages, on évalue à la moitié l'effectif disponible à un moment donné. »

La production allemande est de 2.000 à 3.000 appareils par mois, dont 1.800 de première ligne. La Grande-Bretagne, d'après les estimations américaines, produirait 1.800 avions par mois. En janvier 1941, les Américains fabriquèrent 1.000 avions. Ils comptent atteindre 1.500 par mois dès juin. Les Etats-Unis livrent, actuellement, à la Grande-Bretagne, la moitié de leur production. Et l'on pourrait conclure que si la R.A.F. ne possède pas, aujourd'hui, en nombre absolu, un effectif en appareils équivalent à celui de l'aviation allemande, elle doit s'en approcher rapidement.

Le mois dernier, la R.A.F. fêtait le 23e anniversaire de sa fondation. Quel chemin parcouru depuis avril 1918, et quelles perspectives d'avenir devant elle !

CES DECORATIONS ORNENT LES POITRINES DES AS DE LA R.A.F.



Toutes ces décorations ont été instituées par décret royal le 3 juin 1918. La Distinguished Flying Cross est accordée aux officiers pour actes de valeur en service commandé face à l'ennemi. L'Air Force Cross est décernée pour les mêmes actes de courage mais non face à l'ennemi. La Distinguished Flying Medal et l'Air Force Medal sont accordées aux sous-officiers pour des actes de courage et de valeur similaires à ceux des deux croix précitées.

...AU MOYEN-ORIENT

Dans ce Moyen-Orient — l'appellation est relativement nouvelle — où se joue une bonne partie de la guerre actuelle, la R.A.F. a fait preuve d'une écrasante supériorité d'abord sur la « Regia Aeronautica » — ce qui n'est pas étonnant, vu les types d'avions italiens en service — ensuite sur la « Luftwaffe », qui a appris à avoir pour les appareils et les pilotes britanniques un salutaire respect.

La R.A.F., dans ce vaste Moyen-Orient, n'est pas seule. Elle compte sur la collaboration des forces aériennes australiennes et de l'Afrique du Sud. Et bien de victoires ont été remportées par ces deux dernières !

Un physique parfait, des machines parfaites, la volonté de vaincre à tout prix ont fait de la R.A.F. une force terriblement puissante. Depuis janvier 1940, plus d'un millier d'appareils ennemis, dont deux cents allemands, ont été détruits. Mais ce qui étonne et encourage à la fois, c'est que les pertes britanniques ont été inférieures à un dixième du nombre d'appareils ennemis détruits. D'ailleurs, nombreux sont les pilotes britanniques, dont les avions furent perdus, mais qui parvinrent à se sauver en parachute. Dès le lendemain, la plupart d'entre eux reprenaient l'air, à la recherche de nouveaux combats et de nouveaux succès.

Mais le public se demande : « Comment arrivent-ils à ce résultat ? »

La réponse pourrait être longue et complexe, mais elle peut aussi se résumer en un seul mot : entraînement.

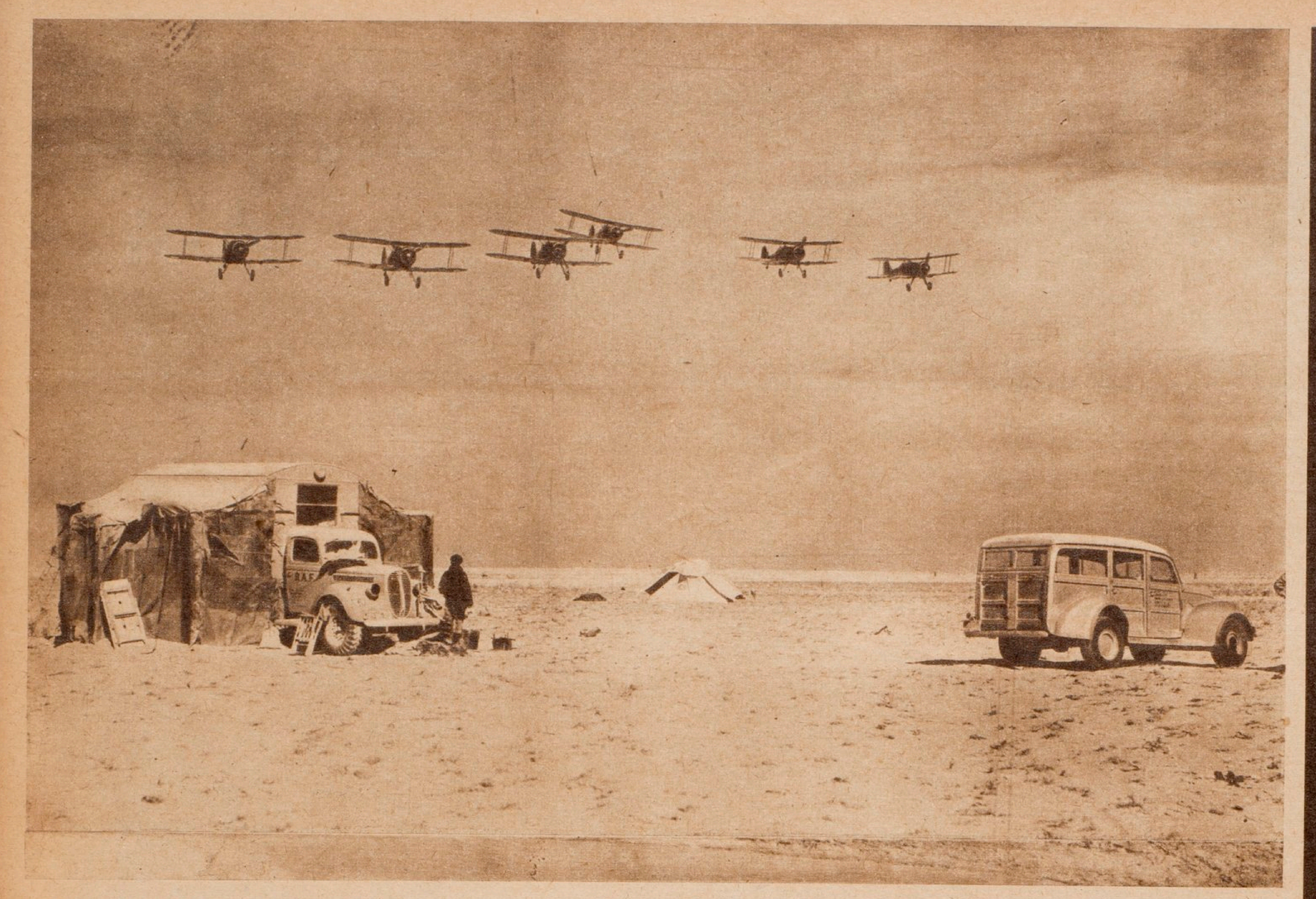
Les types d'hommes qui s'engagent dans la R.A.F. sont très variés. Mais en général il s'agit de jeunes gens aimant les sports, ou bien certains types à tempérament marqué et aux goûts artistiques assez prononcés. Il y a aussi ceux qui ont un penchant naturel pour la mécanique.

C'est l'amour du risque et celui d'une vie intense qui les attire. Plusieurs d'entre eux ne dépassent pas le stade d'une première entrevue. Car il y a des qualités essentielles que tout membre de la R.A.F. doit posséder : le sens du commandement, le calme et la capacité. Et malheureusement, les personnes qui réunissent en elles ces trois facteurs ne sont pas très nombreuses. Car un pilote contrôle la vie et l'avenir d'une équipe de techniciens et d'un appareil très précieux. Et l'on ne saurait, dans son cas, prendre des risques à la légère.

L'entraînement de l'aviateur est une affaire longue, fatigante. Mais plus d'un pilote se trouvant en face d'une situation embarrassante bénit ces heures d'un travail fastidieux, car c'est grâce à elles, grâce aux conseils des instructeurs, qu'il parviendra à se tirer d'un mauvais pas.

* * *

Pratiquement, les 100 % de ceux qui s'engagent dans la R.A.F., pour devenir pilotes, sont fort enthousiastes. Et toutes les mesures sont prises pour maintenir cet



Les patrouilles aériennes rendent de précieux services au désert de l'Ouest. Ce sont elles qui attaquent les bombardiers ennemis, qui mitraillent les avions transports de troupes et les convois de véhicules blindés. Voici une escadrille de chasseurs rentrant à sa base quelque part au désert.

LA "BLITZKRIEG" SUPERIORITE DES AV

Les expériences d'une guerre sans merci, depuis que les Allemands ont déclenché la « blitzkrieg », ont justifié la confiance qu'avait la R.A.F. dans la supériorité, du point de vue technique, des bombardiers et des chasseurs britanniques. Ceci est dû à la façon dont ils sont armés et à celle dont ils sont construits, sans oublier les qualités de leurs équipages.

Voici quelques types fameux d'avions britanniques comparés du

CHASSEURS BRITANNIQUES

« HAWKER HURRICANE »
8 mitrailleuses.

« VICKERS SPITFIRE »
8 mitrailleuses.

« BOULTON-PAUL DEFIANT »
plusieurs mitrailleuses dans une tourelle.

« BRISTOL BLENHEIM »
nid de mitrailleuses sous le fuselage. 1 mitrailleuse dans la tourelle arrière.

BOMBARDIERS BRITANNIQUES

« HANDLEY PAGE HAMPDEN »
2 mitrailleuses avant. 4 mitrailleuses arrière.

« WHITLEY »
1 mitrailleuse avant. 4 mitrailleuses arrière.

« VICKERS-WELLINGTON »
1 mitrailleuse avant. 4 mitrailleuses arrière.

Malgré l'apparence formidable des armements des « Messerschmitt 110 », les « Hurricane » et les « Spitfire » britanniques, qui sont plus petits, ont démontré qu'ils pou-

état d'esprit. Depuis le premier jour, le pilote en herbe est placé sous la surveillance d'hommes qui savent tellement de choses sur la science aéronautique qu'ils paraissent, a priori, incapables de cumuler, avec leur savoir, des qualités de psychologues fort développées. Pourtant...

Ces professeurs encouragent toutes les qualités qui feront de leur élève un bon pilote. Très délicatement, ils élèveront un barrage devant celles qui sont défavorables !

En Angleterre, l'admission à la R.A.F. donne lieu à un examen des plus minutieux. Les aspirants sont sélectionnés, chacun suivant ses qualités les plus marquantes : les uns deviendront pilotes d'avions de chasse ou de bombardiers, les autres serviront comme observateurs ou mitrailleurs. Tous ceux qui ne font pas preuve des hautes qualités requises par la R.A.F. sont gentiment, mais fermement, éliminés.

Dans le Moyen-Orient, les recrues viennent d'Egypte, d'Irak, du Kenya, de Rhodésie, de Palestine et du Soudan. Tous ont un physique excellent, et ils commencent leur entraînement sans avoir à subir les épreuves de l'« initial training wings », en vigueur en Angleterre. Dans les pays chauds, la température est prise en considération. Car la période d'entraînement des pilotes est prorogée d'un mois, pour compenser les retards qui pourraient être causés par les effets de la chaleur.

L'entraînement est fait d'une façon si méticuleuse qu'il pourrait paraître exagéré. Mais un jour le pilote aura à faire face à une situation qui lui prouvera que l'instructeur avait raison d'insister sur tel ou tel détail. Et c'est l'avion ennemi qui tombera en flammes ! Cet avion aurait pu fuir, mais l'entraînement subi par le pilote britannique lui interdit de s'offrir ce « luxe »... Le voilà donc, masse informe et fumante, gisant sur le sol...

* * *

Dans le Moyen-Orient, pour chaque avion britannique perdu, au moins dix appareils allemands ou italiens sont abattus. Et l'on en arrive à se demander : « Quelles sont les causes de ces étonnants succès ? »

La force aérienne allemande a été construite dans un seul but : coopérer avec l'armée de terre. La « Luftwaffe » de Gœring fait partie de l'armée allemande. Elle ne constitue pas une arme autonome comme la R.A.F. Par conséquent, tout a été subordonné à la coopération avec les forces terrestres.

La plupart des bombardiers allemands n'ont pas été conçus pour opérer seuls, ou en formations, très loin de leurs bases. Par ailleurs, leurs constructeurs n'avaient pas prévu des attaques contre eux au moyen de chasseurs supérieurement armés comme les « Hurricane » et les « Spitfire ».

Les huit mitrailleuses de chacun de ces deux chasseurs

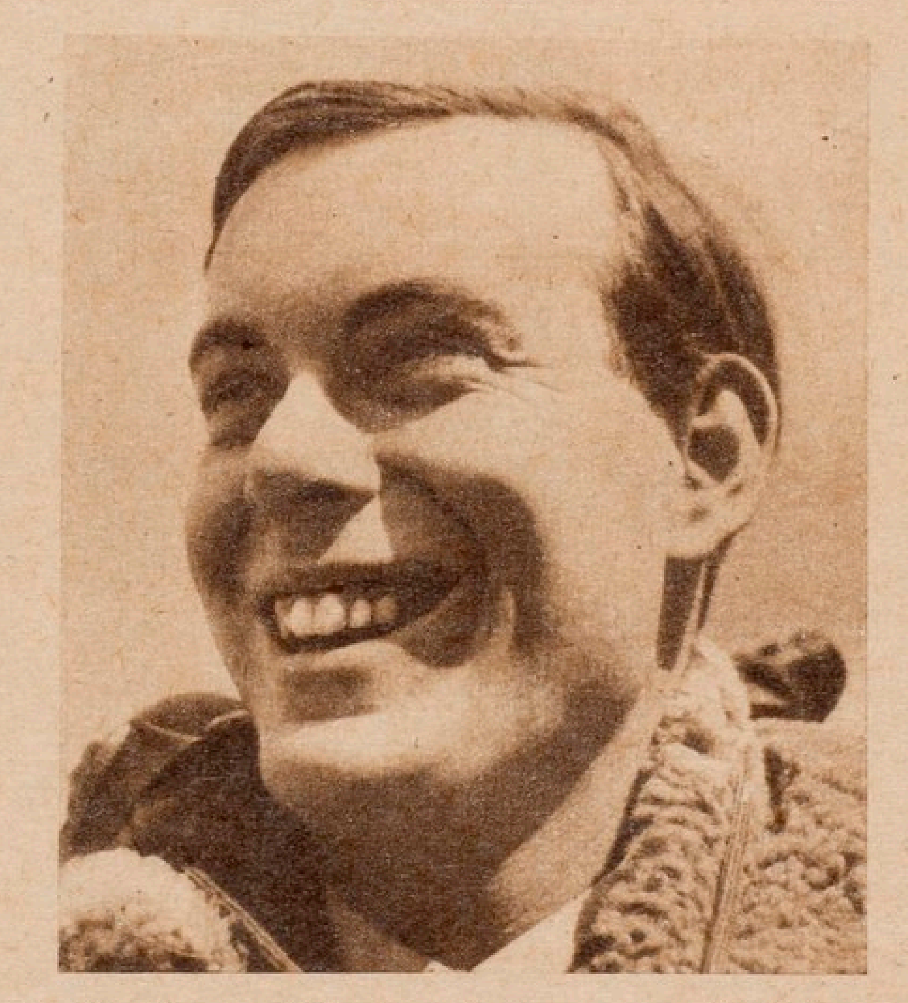
CES AVIATEURS SE SONT DISTINGUES



Le capitaine J.E. Frost, « D.F.C. », a mis à son actif, en A.O., la destruction de cinq avions ennemis en deux jours. Le premier fut détruit en territoire italien. Le lendemain, il rencontra trois bombardiers, protégés par deux chasseurs. Il fonça sur les bombardiers, mais les deux chasseurs se lancèrent sur lui. Il en descendit un, et le second se cacha dans les nuages. Reprenant l'attaque contre les bombardiers, il vit deux appareils s'écraser sur le sol. Le troisième bombardier n'échappa pas au même sort. Durant l'action, son avion fut atteint, et il dut faire un atterrissage forcé. Alors qu'il essayait de se cacher, il aperçut un camarade qui avait atterri près de lui et qui lui faisait signe. Il grimpa dans l'avion — un chasseur monoplace — et c'est installé sur les genoux du pilote qu'il regagna sa base.



Ce jeune sergent de Glasgow, Ian Blair, reçut la « Distinguished Flying Medal », pour un exploit nécessitant un rare courage doublé d'une grande habileté. Il était observateur à bord d'un bombardier du type « Blenheim », qui mitraillait des objectifs italiens en Libye, lorsque le pilote de son avion fut tué par une balle de mitrailleuse. L'avion piqua du nez, mais le sergent Blair, sans perdre son sang-froid, se jeta par-dessus le corps du pilote, saisit le « manche à balai » et rétablit l'équilibre, tout en zigzagant, pour éviter les chasseurs ennemis. Ensuite, avec l'aide du mitrailleur, il souleva le corps du pilote et prit sa place. Il parvint, ainsi, à ramener l'avion sain et sauf à sa base, 300 milles plus loin. « Blair fit tout ce qu'il devait faire, en n'oubliant rien », dit, dans son rapport, le chef d'escadrille.



Un des exploits les plus remarquables du « Flight Lieutenant » M. J. Baird-Smith, «D.F.C.», fut accompli, un soir, durant un raid sur Rhodes. Etant donné les conditions atmosphériques extrêmement défavorables, l'attaque devait être faite à une très basse altitude. Le pilote dut descendre à 300 mètres pour lancer ses bombes. Comme bien l'on pense, les canons antiaériens ne chômaient pas, ce qui eut pour résultat que l'avion fut troué en seize endroits. Les deux réservoirs de carburant furent perforés. Mais, malgré cela, le bombardement accompli, l'avion descendit jusqu'à soixante mètres de l'aérodrome pour mitrailler sur place les avions disséminés sur le terrain. Il alluma ainsi deux incendies et détruisit au moins deux avions multimoteurs. Sa tâche accomplie, il ramena son appareil à sa base.



Le «Pilot-Officer» W.S. Kennedy, «D.F.C.», bombardait un objectif dans la région de Keren. Etant sur le point d'achever sa mission, il fut attaqué par deux chasseurs italiens, qui parvinrent à mettre le feu à son appareil. Le pilote s'apprêtait à abandonner l'avion en parachute, lorsqu'il s'aperçut que son mitrailleur était sérieusement blessé. Il décida, par conséquent, de sauver son avion, et descendit en piqué, dans l'espoir d'éteindre les flammes. Il y parvint en partie, bien que de petits foyers d'incendie, surtout derrière le réservoir, fussent toujours très vifs. L'avion, dont plusieurs parties avaient été détruites par le feu, était très difficile à piloter. Malgré cela, le pilote ne jugea pas utile d'atterrir sur un aérodrome avancé, mais poursuivit jusqu'à sa base, afin que le blessé pût recevoir les soins nécessaires.

A DEMONTRE LA IONS BRITANNIQUES

point de vue armement, à des avions nazis d'un type similaire. On remarquera que, dans le chasseur britannique actuel, les constructeurs ont surtout insisté sur les mitrailleuses. De leur côté, les bombardiers anglais sont dotés d'un armement défensif très important.

En aviation, le mot «canon» signifie des mitrailleuses dotées d'une grande bouche à feu tirant des obus et non des balles.

CHASSEURS ALLEMANDS

« HEINKEL 112 »
2 mitrailleuses, 2 canons dans les ailes.

« MESSERSCHMITT 109 »
4 mitrailleuses, 1 canon.

« MESSERSCHMITT 110 »
4 mitrailleuses avant, 2 mitrailleuses arrière, 2 canons.

BOMBARDIERS ALLEMANDS

« DORNIER 17 »
2 mitrailleuses fixes, 2 mitrailleuses mobiles.

« HEINKEL 111 »
3 mitrailleuses mobiles.

« JUNKER 88 »
3 mitrailleuses en position.

vaient tenir tête à leurs adversaires avec succès, même lorsque les appareils de ces derniers sont en nombre supérieur.



Un bombardier de la R.A.F. survole un territoire fort accidenté en Afrique Orientale. Malgré les difficultés du terrain, le bombardement des positions italiennes dans cette région fut d'une précision presque mathématique.

— des mitrailleuses Browning — tirent 9.600 balles à la minute. Qu'a-t-on à leur opposer ? Trois mitrailleuses qui tirent 1.100 coups à la minute, et qui, souvent, ne peuvent être mises en action en même temps.

Les terribles « Stukas », dont Hitler est si fier, constituent, d'après un jeune pilote de la R.A.F., une cible facile pour un chasseur britannique.

Celui-ci tire 160 balles à la seconde. Que peuvent faire contre ce feu intense les 18 balles des « Stukas »?

Les chasseurs allemands ont une lourde tâche pour venir à bout des bombardiers britanniques. Les tourelles des mitrailleuses des bombardiers anglais sont mues électriquement. Par conséquent, comme dans le cas du bombardier « Wellington », elles peuvent tirer 6.200 balles à la minute. Leur puissance de feu est supérieure à celle du « Messerschmitt 109 », un chasseur armé de deux canons et de deux mitrailleuses et qui ne tire que 2.400 coups à la minute.

Pour augmenter la rapidité de ses bombardiers et leur donner un plafond plus haut, Gœring les a dotés d'un fuselage très fin. Par conséquent, il est impossible d'y fixer des tourelles électriques de mitrailleuses, sans avoir à modifier, dans une certaine mesure, les machines servant à la fabrication de certaines pièces d'avions, dans toutes les usines aéronautiques du Reich.

Comme on le voit, l'aviation britannique étant plus récente que la « Luftwaffe », a pu tirer profit des progrès énormes accomplis dans le domaine de l'aviation depuis le début de la guerre.

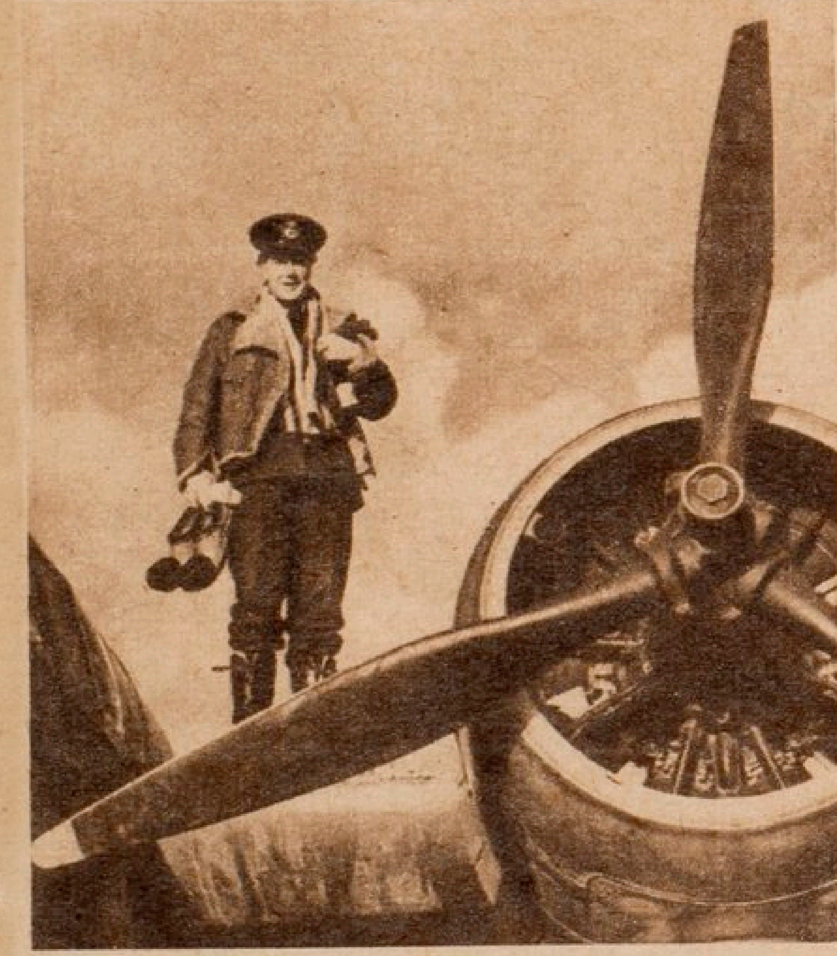
En Libye, en Afrique Orientale, les Italiens, avec leurs « S. 79 » et « C.R. 42 » — le premier est un bombardier et le second un chasseur — n'ont pu tenir devant les appareils supérieurement armés des Britanniques et ont reçu une terrible leçon.

Une seule escadrille de chasseurs britanniques, pilotés par des Sud-Africains, décima littéralement, en trois mois, toutes les forces aériennes que possédait, en Erythrée, le Duce.

Avant l'entrée en ligne des « Hurricane », les « Gladiator », moins rapides mais très maniables, furent les maîtres de l'air dans notre partie du globe. Un pilote des forces italiennes de l'Erythrée, capturé il y a quelque temps, révéla que bien que sur le papier son « C.R. 42 » devait être l'égal des biplans britanniques, d'une façon ou d'une autre, les « Gladiator » en venaient presque toujours à bout.

Et voilà, expliquées brièvement, les raisons de la supériorité de la R.A.F. sur ses adversaires.

DANS LE CIEL DU MOYEN-ORIENT...



Le premier pilote dans le Moyen-Orient à recevoir le «Distinguished Service Order» (D.S.O.) est le « Squadron leader » J. J. Gordon-Finlayson, fils du général Gordon-Finlayson, qui fut commandant en chef des forces britanniques en Egypte. La « D.F.C. » lui avait été précédemment décernée. Le jeune aviateur, qui a été cité à plusieurs reprises à l'ordre du jour, a pris part à plus de cent raids sur des territoires ennemis. Il est étonnant de constater que le fils d'un général célèbre se soit engagé dans une section des forces britanniques différente de celle de son père. Mais aujourd'hui, pour un officier courageux, intelligent, tenace, la R.A.F. offre de rapides perspectives de servir son pays. On fait, depuis la défaite de la France, plus la guerre dans les airs que sur terre.



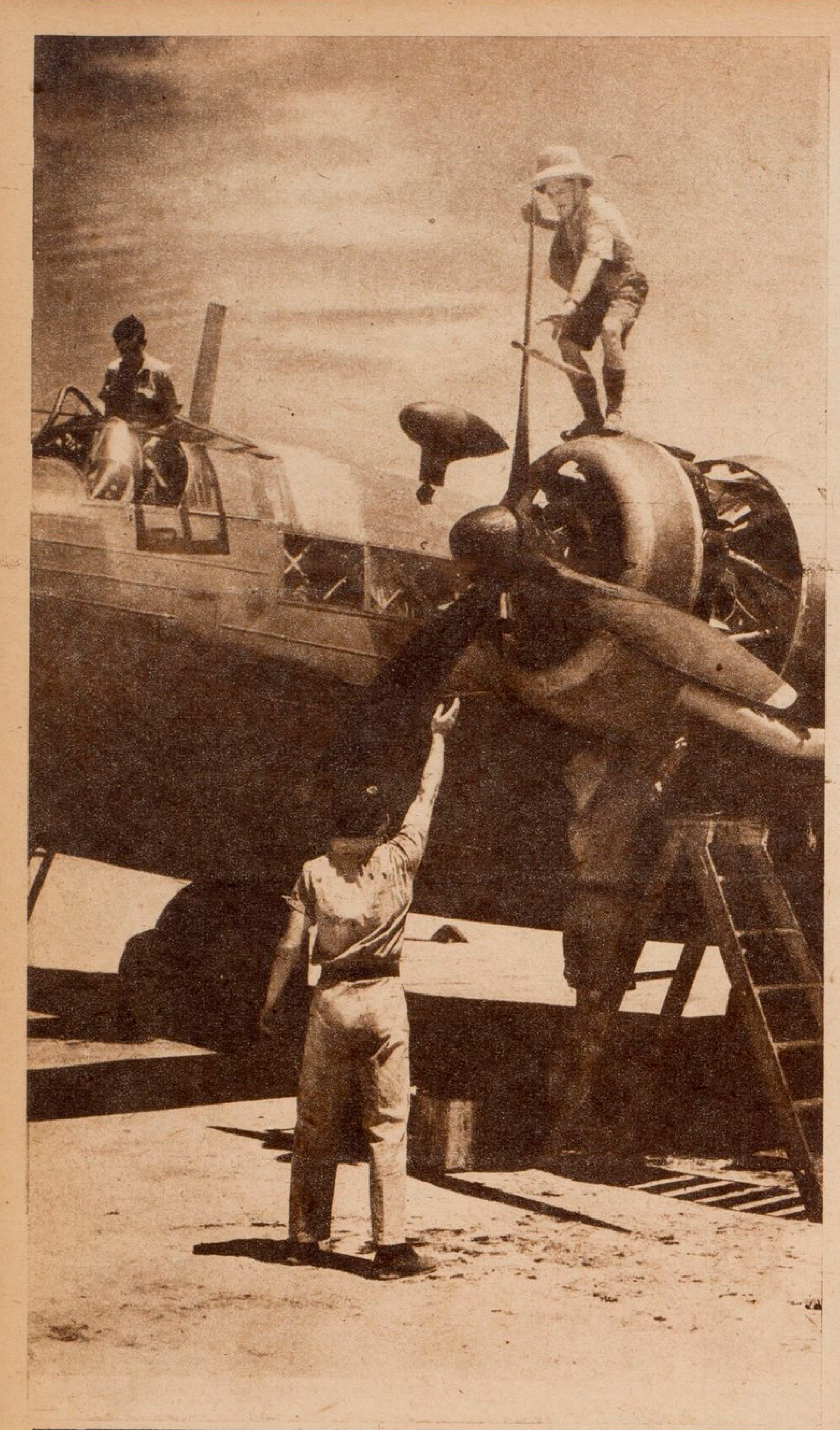
Cet officier barbu est le « Flying-Officer » E.M. Mason, de Blackpool. Il a inscrit à son actif une vingtaine de victoires, sans compter plusieurs autres non confirmées. Un jour, il aperçut une formation d'avions ennemis s'apprêtant à attaquer des troupes britanniques. Il fonça dans le tas et, quelques minutes plus tard, trois appareils ennemis gisaient sur le sol, épaves fumantes... « C'est ce que j'appelle une agréable après-midi de dimanche ! » dit-il, pour tout commentaire, en atterrissant. Durant ses heures de repos, son principal passe-temps consiste à s'attaquer à divers obstacles avec un tank italien capturé il y a quelque temps. Il reçut la « D.F.C. » au début de cette année. Mason préfère garder sa barbe. Il trouve qu'au désert elle lui protège le visage contre les intempéries.



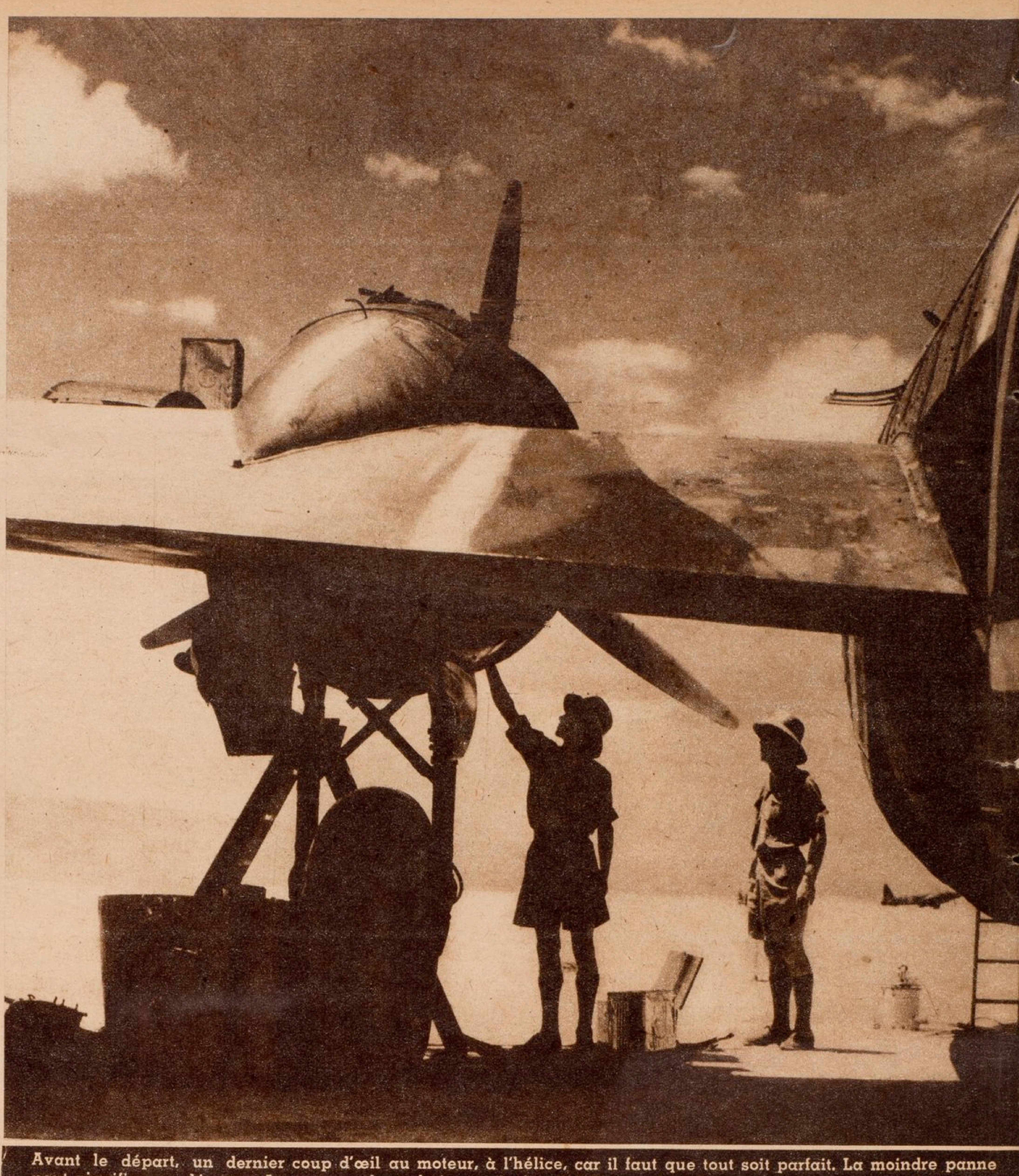
C'est aux Indes que le « F.O. » C.H. Dyson vit le jour. Et c'est en Palestine qu'il gagna la «Distinguished Flying Cross», à laquelle une palme fut ajoutée, plus tard, pour un exploit particulièrement brillant au désert de l'Ouest. Alors qu'il était seul en patrouille, il rencontra une imposante force aérienne italienne. Il entra dans la bataille et, quinze minutes plus tard, il avait abattu six «C.R. 42». Un peu plus tard, il mettait à son actif un septième avion italien. Sa tâche terminée, son radiateur perforé, et courant le risque d'être suffoqué, il parvint, nécnmoins, à atterrir dans un endroit qui venait d'être occupé par les troupes britanniques. Pendant plusieurs minutes, d'ailleurs, il dut piloter sans visibilité son « Hurricane », contre un vent debout adverse avant de pouvoir le ramener à terre.



Le sergent E.W.F. Hewett, « D.M.F. », volait seul dans la région de Tépéléni, lorsqu'il fut attaqué par cinq « C.R. 42 ». Il en abattit trois et n'arrêta le combat qu'une fois ses munitions épuisées. Plus tôt dans l'année, il avait abattu quatre chasseurs ennemis. Le total, à son tableau de chasse, au moment de sa décoration, était de 13 avions abattus. Un autre as de l'aviation est le « Wing Commander » J. D. Maclachlan qui est le premier officier australien en service dans le Moyen-Orient à recevoir la « Distinguished Flying Cross ». Il mena son escadrille à l'attaque avec courage et fermeté et souvent il vint à bout de forces ennemies bien supérieures. Les exploits de cet officier ont contribué à renforcer le moral, déjà bien haut, des forces aériennes britanniques.



Avec dextérité, un mécanicien lance à un camarade qui effectue une réparation une pièce de rechange. Tout marche avec une étonnante rapidité. Car il faut que l'avion soit prêt à prendre l'air au premier signal.



Avant le départ, un dernier coup d'œil au moteur, à l'hélice, car il faut que tout soit parfait. La moindre panne peut signifier un désastre. Le personnel technique de la R.A.F. — « Les hommes qui restent sur terre » —



Des mécaniciens s'affairent dès l'arrivée du bombardier. Ils voient tout, contrôlent tout. En voici un vérifiant la lumière arrière d'un avion qui vient de se poser sur le sable fin d'un aérodrome désertique.

Dans les coulisses de la guerre
LES ATELIERS OU L'ON MET AU POINT

Un simple aspirateur automatique (« vacum cleaner », comme on l'appelle en anglais), muni d'une bouche spéciale, joue un rôle très actif au désert.

Le sable fin du désert s'incruste dans les bombardiers, malgré toutes les précautions prises. Il s'entasse dans les machines et, comme l'avion peut être envoyé en mission à tout moment, les services terrestres de la R.A.F. doivent livrer une bataille continuelle contre le sable. On les voit constamment affairés autour des grands bombardiers au repos, ou des chasseurs en train de faire leur pleine d'essence, avec leurs aspirateurs automatiques...

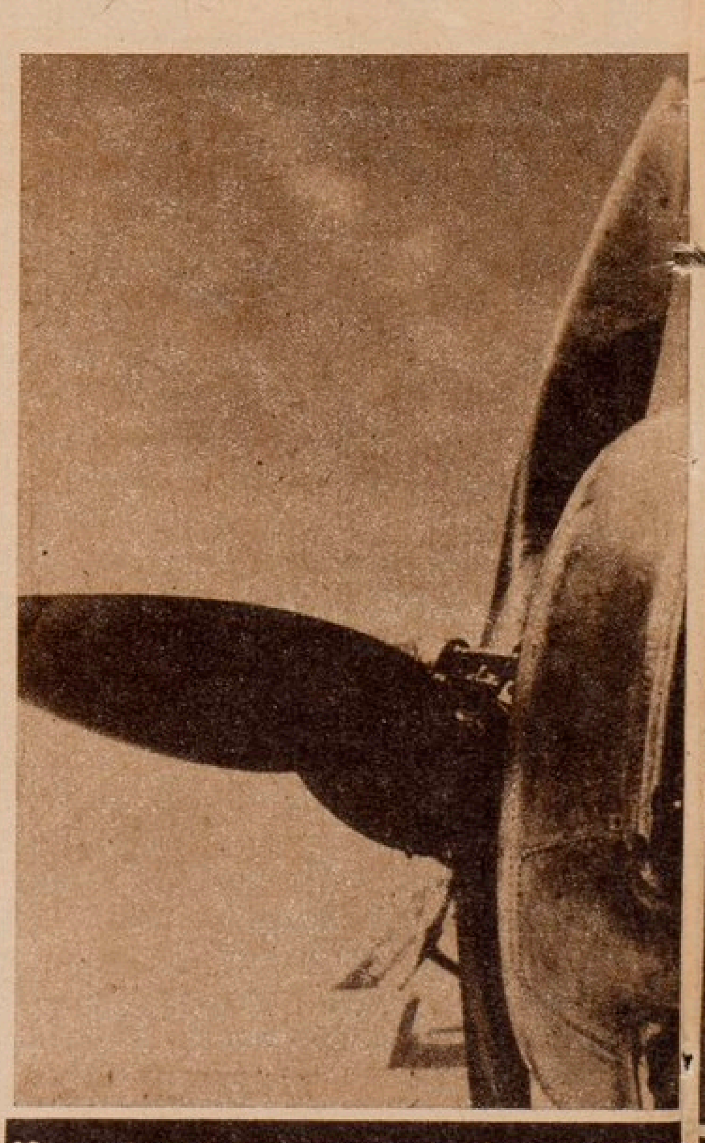
— « Nos mécaniciens ont fait merveille, a déclaré récemment un sergent-aviateur stationné depuis longtemps au désert. La plupart d'entre eux sont de tout jeunes gens, bien peu habitués à ces régions arides et aux problèmes éternellement renouvelés que le sable soulève. Mais ils sont parvenus à résoudre rapidement toutes les questions, et chaque fois que nous avons eu besoin d'avions, nous les avons trouvés prêts. »

Au début, la guerre contre le sable se faisait à l'aide de petites brosses. Mais cela demandait un temps infini. Aujourd'hui, les aspirateurs qu'emploient les braves menagères, munis de bouches appropriées, pénètrent dans tous les recoins du moteur et happent le sable fin. Cela se fait, d'ailleurs, avec une extraordinaire rapidité.

Dès qu'un bombardier atterrit, le personnel attaché aux ateliers de la R.A.F. se met à l'œuvre. On dirait des fourmis travaillant sans discontinuer, pour permettre à l'avion de reprendre l'air au premier appel. Un bombardier doit être soumis, après chaque vol, à une vérification spéciale. En dehors des mécaniciens, il y a le personnel de l'artillerie qu'on appelle « armourers ». C'est à eux qui revient la charge



A l'aide d'aspirateurs automatiques munis de bouches spéciales, ces deux techniciens retirent le sable qui s'est incrusté dans diverses parties du bombardier.



Un mécanicien inspecte le moteur d'un bombardier lourd actuellement



accomplit une tâche aussi importante que délicate.

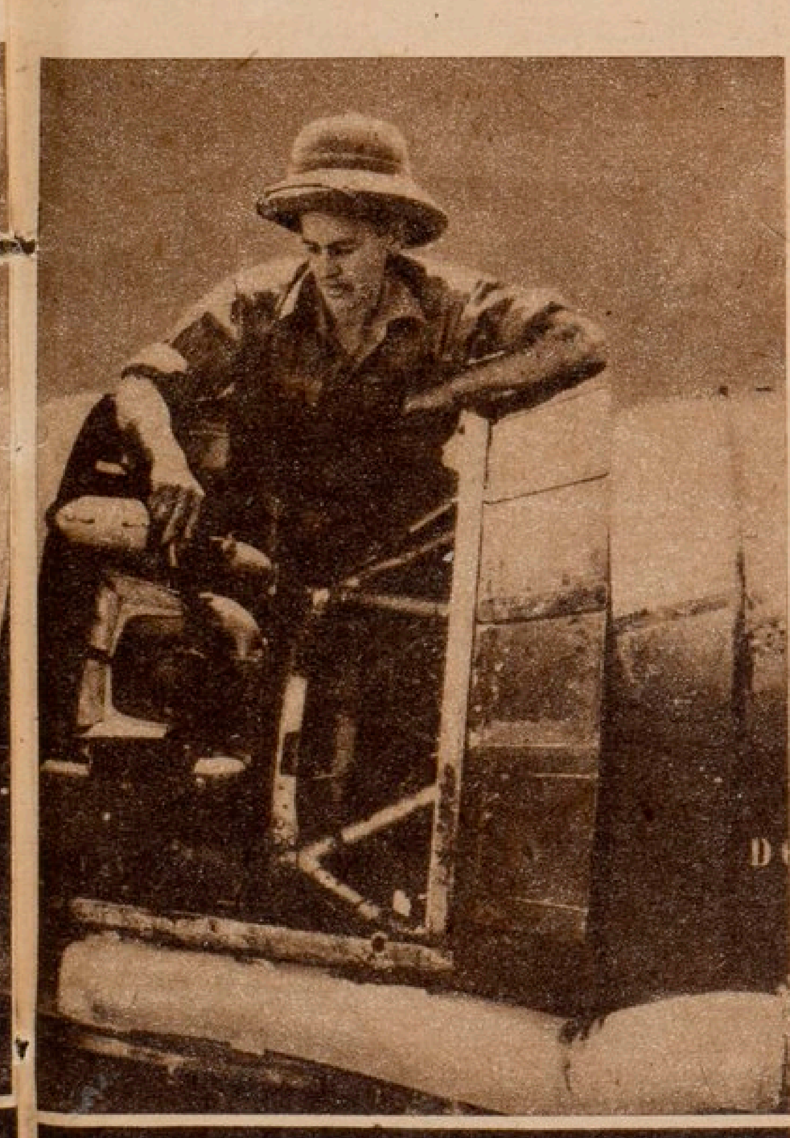
des airs... LES AVIONS

d'examiner les tourelles des mitrailleuses et les appareils qui lâchent les bombes et qui, cela va de soi, doivent fonctionner parfaitement.

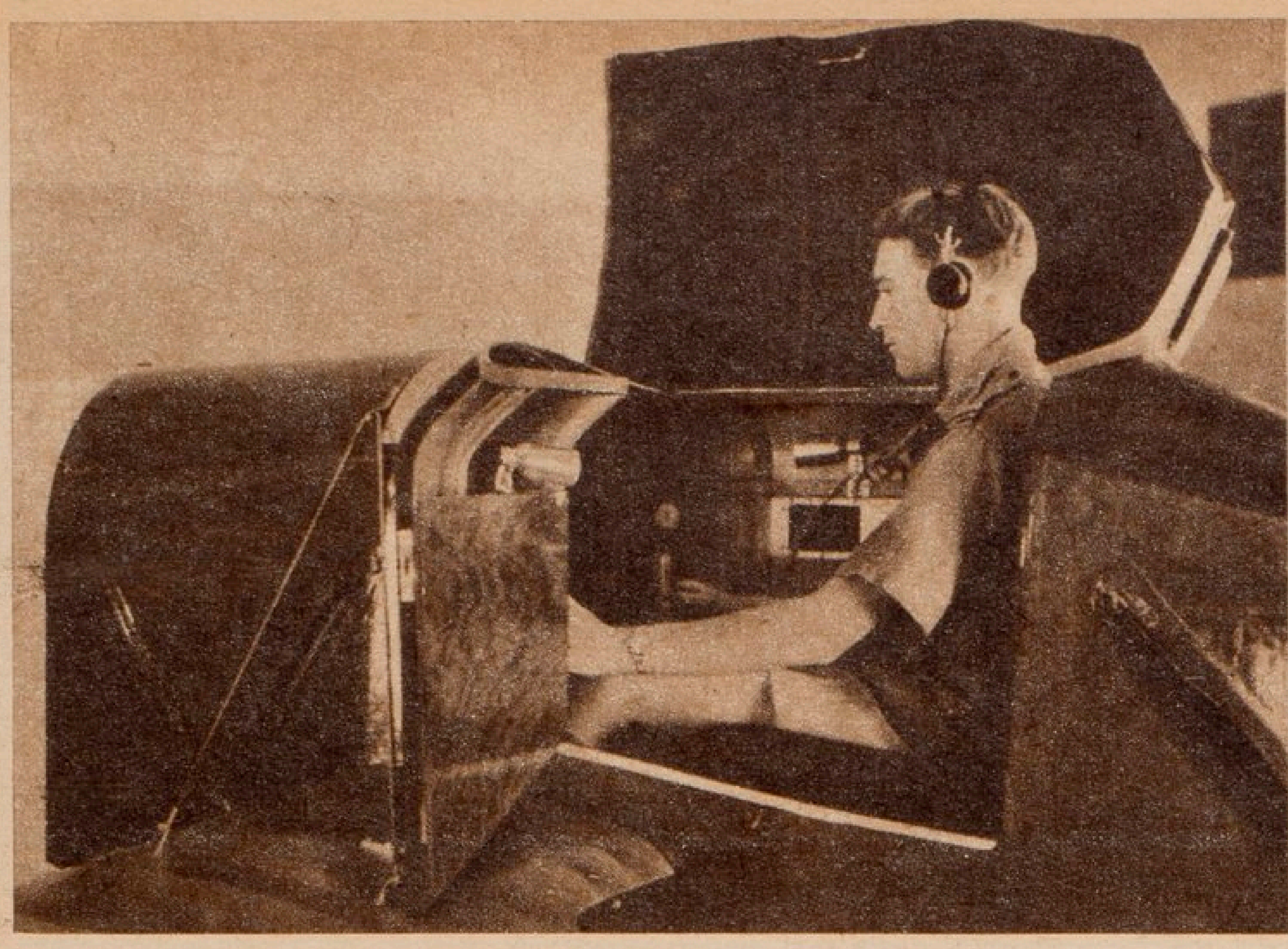
Le mitrailleur, lui, s'occupe de ses mitrailleuses et de ses munitions. L'électricien vérifie toutes les installations automatiques, car il est essentiel que rien ne cloche au moment du bombardement.

Il faut éviter que le moindre grain de sable ne soit mélangé à la benzine et à l'huile, autrement c'est la panne...

Mais cette tâche ingrate, les spécialistes anonymes l'accomplissent avec un courage et une science inégalés. Ce sont eux qui permettent de remporter des victoires...



en service au désert de l'Ouest où il fait de la bonne besogne.



Cet aspirant-pilote prend très au sérieux son vol d'entraînement à bord de son « link-trainer ». Il éprouvera toutes les secousses d'un vol mouvementé et les heures qu'il passera dans son appareil seront aussi précieuses pour son entraînement que celles qu'il passera dans les airs.

LES PILOTES s'ENTRAINENT

«LINK-TRAINER»

On peut plus facilement apprendre à voler sur terre que dans les airs ! Cette théorie peut paraître bizarre. Pourtant, elle est authentique. Et cet étonnant résultat on le doit à Ed. Link.

Le premier élève d'Edward Link, en suivant la méthode de ce dernier, parvint à voler seul, c'est-à-dire qu'il reçut son brevet de pilote, après des vols effectifs totalisant seulement 42 minutes. En temps normal, l'aspirant-pilote aurait dû être accompagné par un instructeur, pendant au moins huit à dix heures, avant que de recevoir la permission de voler seul.

Le « link-trainer » — c'est ainsi qu'on appelle l'appareil inventé par Link — permet d'éprouver sur le sol les mêmes sensations et d'effectuer les mêmes mouvements que dans un vol en l'air.

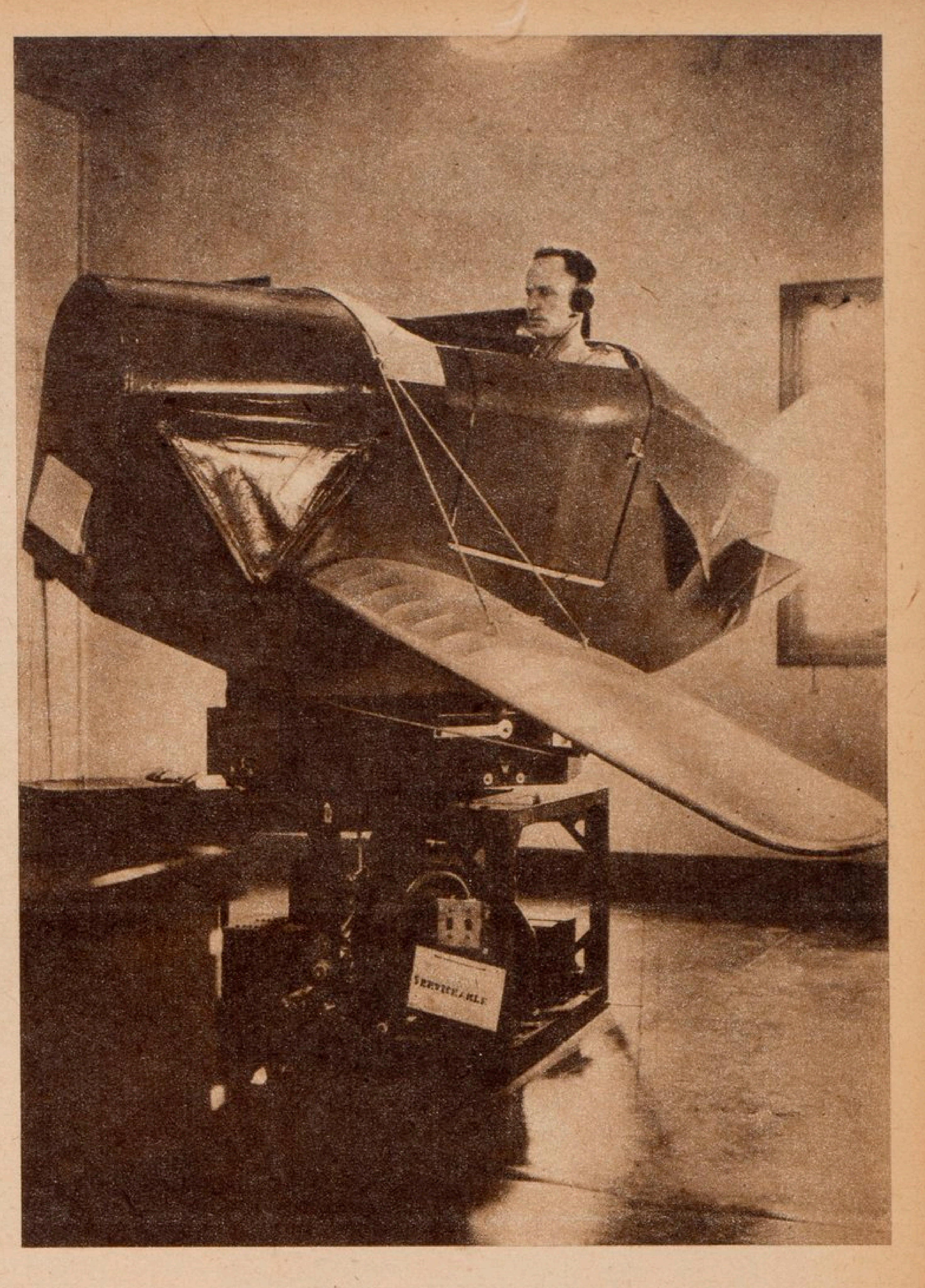
Ed. Link est Américain. Ainsi que des milliers de jeunes gens, il devint aviateur à la suite de l'enthousiasme déchaîné par la traversée transatlantique de Lindbergh. Il se rendit rapidement compte que l'entraînement des jeunes aspirants était un travail monotone et ennuyeux que ne pouvaient accomplir que des personnes ayant pour l'enseignement un véritable culte. Des pédagogues-nés, pour ainsi dire. Et ils ne sont pas nombreux !

Link tenta donc de faciliter l'entraînement des aspirants-pilotes.

Le père du jeune inventeur était fabricant d'orgues. « Ed » se mit à étudier dans l'usine paternelle le problème de l'application de la force de l'air. Et il parvint à reproduire sur terre toutes les sensations que l'homme ressent à bord d'un avion en plein vol.

Au début, le « link-trainer » fut un objet d'amusement. On l'adopta dans les foires. Mais plus tard, on se rendit compte de son importance, surtout lorsque, étant en pleine période de développement, l'aviation eut de plus en plus recours aux appareils de bord.

Et c'est ainsi qu'en entrant dans son « link-trainer » l'étudiant trouve tous les instruments de navigation aérienne : la boussole, l'altimètre, l'indicateur de vitesse, etc. Il décolle suivant la méthode ordinaire et, comme la machine repose sur de l'air comprimé, il éprouve toutes les sensations d'un vol et toutes les réactions qui résultent de l'usage erroné des instruments de contrôle.



Voici un pilote assis dans un « link-trainer » dans une école de pilotage au Moyen-Orient. Le haut de l'appareil peut être fermé pour enseigner au pilote le vol de nuit. Tous les as de la R.A.F. ont commencé leur entraînement dans cet appareil et plusieurs des pilotes les mieux aguerris viennent souvent faire des voyages d'entraînement dans un « link-trainer » qui reproduit toutes les phases d'un vol sans quitter le sol.

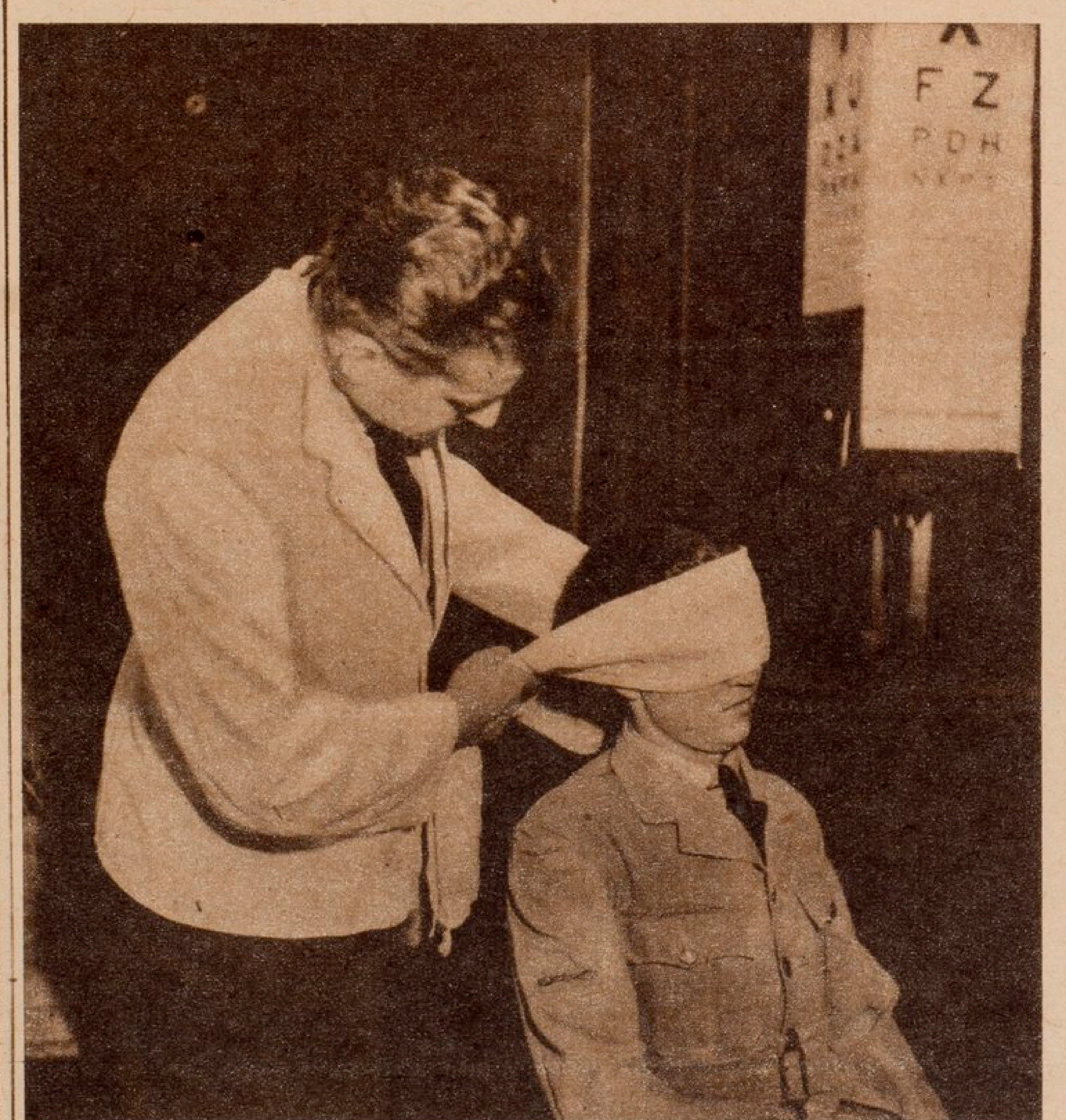
A l'altitude voulue, l'aspirant-pilote vole normalement dans la direction que lui signale l'instructeur, ou bien il exécute des manœuvres, sur la demande de ce dernier, qui communique avec lui par téléphone. Des murs peints, comme des décors de théâtre, donnent l'illusion d'un panorama de « plein air », ce qui augmente l'attraction du vol.

Les instruments disent nettement à l'élève s'il prend de la hauteur à l'angle voulu, s'il vole avec une aile plus basse que l'autre, etc.

D'ailleurs, avec le « link-trainer », les descentes en vrille, ou le vol plané, sont effectués d'une façon plus sensible qu'en avion.

Pour permettre aux instructeurs et aux étudiants de se rendre compte des erreurs commises, le « link-trainer » est rattaché à un tableau sur lequel sont dessinées automatiquement les traces des opérations effectuées et de la route suivie, de sorte que l'on a, après le « vol », une documentation complète sur ses diverses phases.

Il y a mieux encore : on peut, avec un levier, faire du « mauvais temps » et des conditions atmosphériques tellement défavorables, qu'elles feraient frémir les pilotes les plus aguerris...



Le problème de la vue est un de ceux qui intéressent le plus les médecins chargés d'examiner les nouvelles recrues de la R.A.F., car tant pour les vols et les combats de jour que pour les luttes nocturnes, il faut avoir bon œil. Voici un aviateur en train de subir un examen.

«NIGHT BLINDNESS»

Dans un discours prononcé il y a quelque temps, M. Churchill annonçait que la R.A.F. étudiait les moyens, sinon d'éliminer les raids nocturnes ennemis, du moins de les combattre efficacement.

La promesse du Premier britannique entre, aujourd'hui, dans l'ère des réalisations. Ainsi, il y a quelques jours, n'annonçait-on pas que 33 bombardiers nazis avaient été abattus au cours d'une seule nuit, dont 31 par les chasseurs nocturnes et 2 par la D.C.A. ?

Le chasseur de nuit n'est pas différent des types d'avions diurnes. Mais ses pilotes ont été entraînés à « voir dans l'obscurité », à percer l' « aveuglement de la nuit », comme on dit dans le service.

« Night blindness », suivant l'expression anglaise, est le fait de ne rien distinguer dans le noir. L'homme doit pouvoir voir dans la nuit. S'il en est autrement, c'est qu'il est malade. Dans certains cas, le mal peut être héréditaire ; dans d'autres, il peut provenir des yeux mêmes, ou bien d'une maladie infectieuse, ou encore d'un mauvais fonctionnement des reins. Mais, la plupart du temps, l' « aveuglement » résultant de l'obscurité est dû à un manque de vitamine A.

On en trouve, pourtant, en quantités suffisantes dans le beurre, le lait, le fromage ; dans les légumes, l'huile de foie de morue, etc.

Lors de la dernière guerre, lorsque les peuples des diverses contrées européennes souffraient d'une nutrition mal appropriée, on se rendit compte qu'ils ne pouvaient rien déceler dans l'obscurité. La leçon de 1918 porta et, aujourd'hui, les conclusions qu'on en a tirées contribuent à abattre les bombardiers allemands, qui viennent attaquer la nuit.

Un des meilleurs pilotes de nuit de Grande-Bretagne, récemment décoré d'ailleurs, a une prédilection pour les carottes. Il en mange souvent. Et cet amour pour la carotte lui permet de bien voir les avions ennemis, en pleine nuit...

Des instruments perfectionnés aident à établir le degré d'adaptation de l'œil à l'obscurité. Ceci établi, on peut alors donner à l'aviateur les soins voulus. Le professeur W. H. Wilson, de l'Université Egyptienne Fouad 1er, a inventé un instrument qui est en usage dans la R.A.F. du Moyen-Orient.

Pour s'accoutumer à l'obscurité complète, l'œil a besoin de 40 minutes. C'est pourquoi les aviateurs, qu'ils pilotent un bombardier ou un chasseur, portent, avant le raid, des lunettes noires, de façon à accoutumer leur vue à l'obscurité. Mais le facteur principal, la substance qui permet de percer l'ombre nocturne, reste quand même la vitamine A...

Vols de reconnaissance :
LES YEUX DE LA R.A.F.

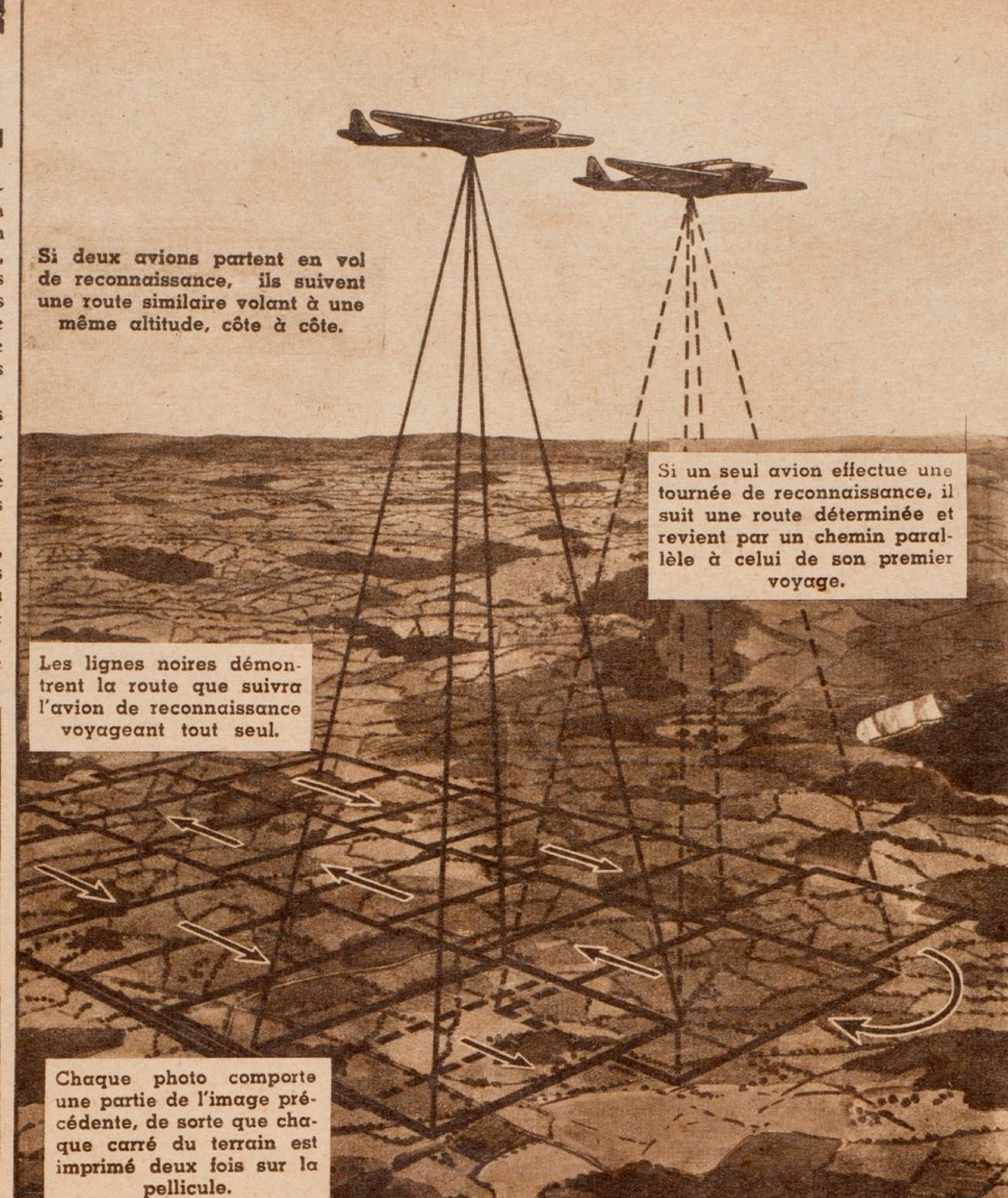
Les vols de reconnaissance sont d'une utilité primordiale pour les opérations de bombardement. Au début de la guerre, la R.A.F., durant des mois, multiplia les vols en profondeur à travers l'Allemagne, prenant des photos, rapportant des renseignements, notant les routes, les voies ferrées, les centres industriels, de sorte qu'aujourd'hui les services techniques de l'aviation britannique, chargés de préparer les opérations de bombardement, possèdent une documentation précieuse, qui leur livre les secrets les mieux gardés du Reich.

Ainsi, c'est grâce aux vols de reconnaissance que les autorités britanniques apprirent que, pour éviter les bombardements, certaines des industries de guerre nazies avaient été transférées, il y a quelque temps, en pleine Forêt Noire. D'autres s'installèrent en Pologne, mais elles furent également dépistées.

Les concenrtations de troupes dans les ports d'invasion, les exercices d'entraînement à bord de chalands plats, les mouvements des flottes ennemies — on se souvient du rôle joué par l'aviation de reconnaissance dans la bataille de Matapan — tout cela, et une foule d'autres renseignements, sont rapportés par l'aviation de reconnaissance dont les services sont des plus précieux.



La prise de photos aériennes est une véritable science, car il faut que les négatifs posés l'un à côté de l'autre révèlent minutieusement toute la superficie de l'objectif à photographier, sans rien en cacher. Ensuite des techniciens examinent au moyen d'appareils amplificateurs les centaines, sinon les milliers de photos prises au cours d'un vol de reconnaissance.

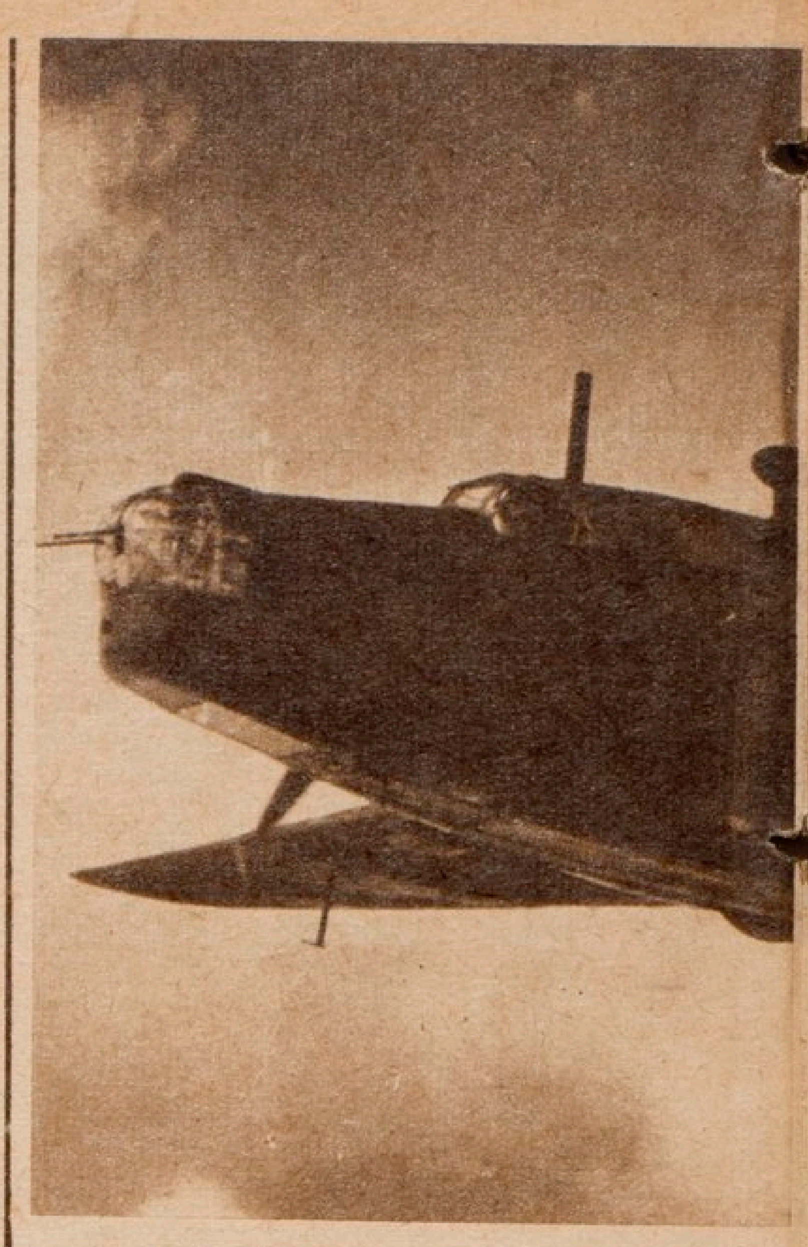


Ces deux avions coopèrent pour photographier un objectif déterminé. Les diagonales indiquent comment ils opèrent. Mais si un seul appareil devait prendre le même objectif, il devrait effectuer le double des opérations. La photographie aérienne constitue une science exacte.

Les photos développées et agrandies sont étudiées minutieusement par des techniciens. Certaines qui doivent révéler des objectifs militaires ou industriels sont placées sur une carte de la partie de l'Allemagne à laquelle elles correspondent. Il s'agit d'un travail fort délicat. Aux yeux du profane, une photo peut ne rien représenter, mais elle raconte toujours d'intéressantes histoires aux experts.



Et voici le travail fini : une vue du port de Kiel après un bombardement aérien. Sur cette photo fort compliquée qui a nécessité plusieurs plaques, les experts ont pu lire que le « Lutzow » qui se trouvait en cale sèche a été atteint. Elle a révélé également que plusieurs navires qui se trouvaient dans le port la veille avaient disparu. Enfin un barrage de ballons a été posé sur certaine partie du port. Mais il faut être un technicien pour déceler ces secrets.



Le bombardier Wellington est très résistant. Il est construit suivant le système géodétique et est recouvert d'un tissu spécial. Il mesure 66 pieds d'un bout des ailes à l'autre et sa longueur est presque similaire. Ce bombardier lourd peut cou-



A leurs places dans un bombardier lourd Wellington : à gauche, le navigateur et, à droite, l'opérateur de T.S.F.

LE ROLE

Ce qui fait la force des épuipages des bombardiers britanniques, c'est la confiance illimitée qu'ils ont dans leurs avions. Ils savent parfaitement qu'aucun effort n'a été épargné ni à l'usine, ni dans les ateliers, pour assurer la sécurité des appareils et de ceux qui les occupent.

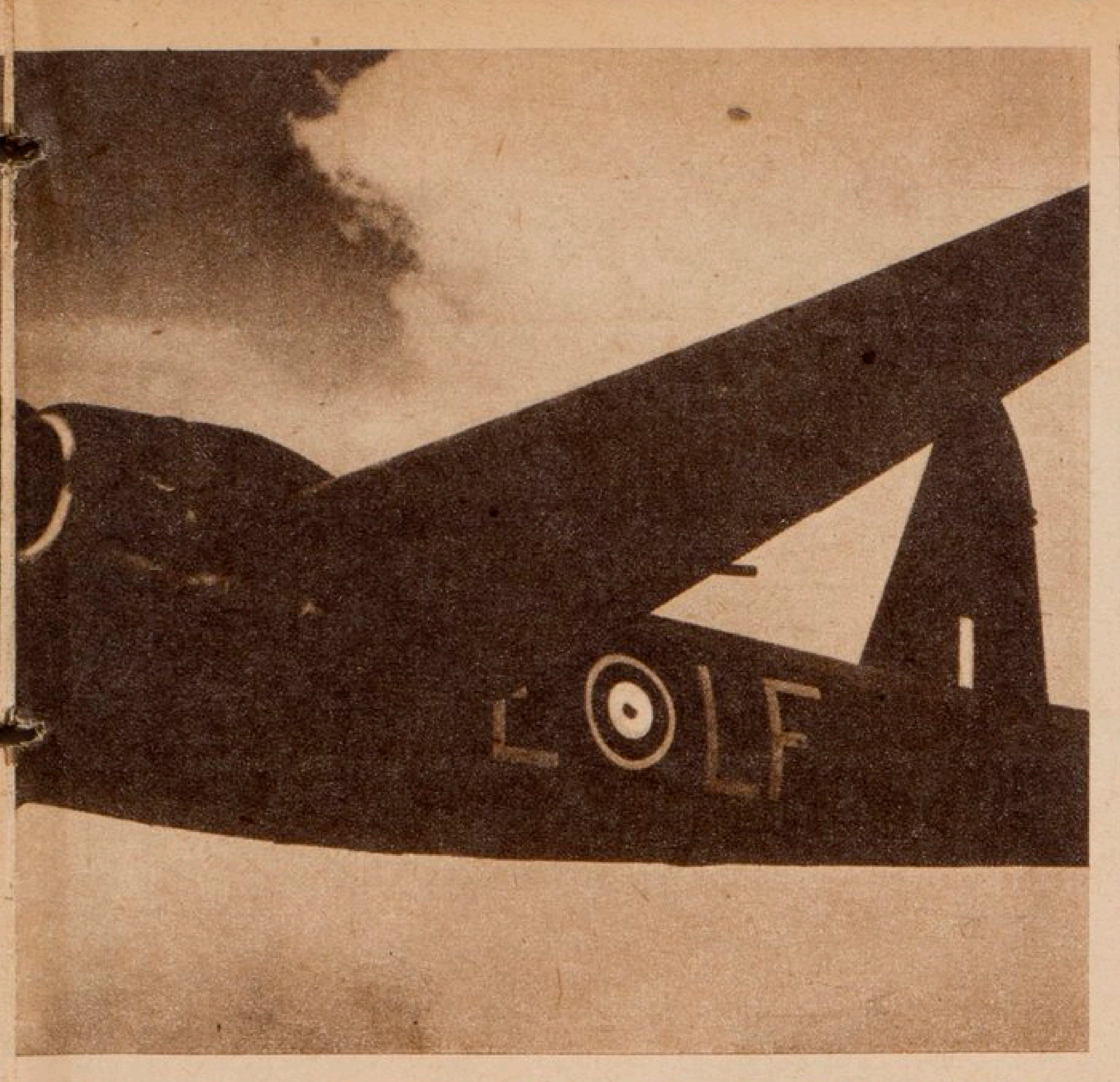
Certes, les aviateurs portent le parachute règlementaire, mais pour la plupart d'entre eux, il sert de coussin et de rien de plus. L'accident, nul n'y pense.

Récemment, un pilote eut l'occasion de visiter une usine d'avions. Il en revint enthousiasmé ! Enthousiasmé surtout par la qualité des métaux employés, la précision des instruments, les essais sévères que chaque pièce subissait avant de faire partie de la masse de métal que constitue un bombardier. Ce n'est pas un travail à la chaîne ou en série. Loin de là... Et l'aviateur de conclure que chacun de ses camarades devrait avoir l'occasion de visiter une usine d'avions...

La protection des équipages des bombardiers fait l'objet des soins les plus particuliers. Ainsi, en dehors des parachutes, chaque avion de bombardement est doté d'un canot en caoutchouc non renversable dans lequel, éventuellement, peuvent prendre place, en cas de chute en mer, les aviateurs.

Nous avons vu, d'autre part, que les vedettes rapides du service « naval » de la R.A.F. sont toujours prêtes à prendre la mer, pour aller au secours des aviateurs.

Le choix de l'épuipage d'un bombardier est également une opération fort délicate, qui est laissée à la perspicacité du commandant de l'escadrille. Celui-ci, généralement, prend en consi-



vrir sans besoin de se ravitailler dans les 3.000 milles, soit plus de 4.800 kilomètres. Ses tourelles de mitrailleuses placées en tête et à l'arrière sont mues à l'électricité. Il peut aussi tirer de ses deux flancs. Son équipage se compose de six personnes : deux mitrailleurs, deux pilotes, un navigateur et un opérateur de T.S.F. Cet avion est excellent pour les opérations de nuit.



C'est le navigateur qui désigne les objectifs ; c'est lui qui signale aussi la route à suivre. Le bombardement terminé, il lui échoit de ramener l'avion à sa base par le plus court chemin.

DU BOMBARDIER

dération le tempérament des aviateurs, autant que leur compétence. Des hommes qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent pas travailler ensemble sont séparés les uns des autres. Un pilote qui a beaucoup d'allant et de courage ne saurait pas faire partie d'un équipage dans lequel figurerait un observateur consciencieux, mais timide, travaillant doucement et détestant être bousculé.

La psychologie du commandant de l'escadrille joue un rôle d'une importance capitale dans de tels cas, et c'est souvent de lui, du choix de l'équipage qu'il aura fait, que dépendra le succès ou l'échec d'un raid.

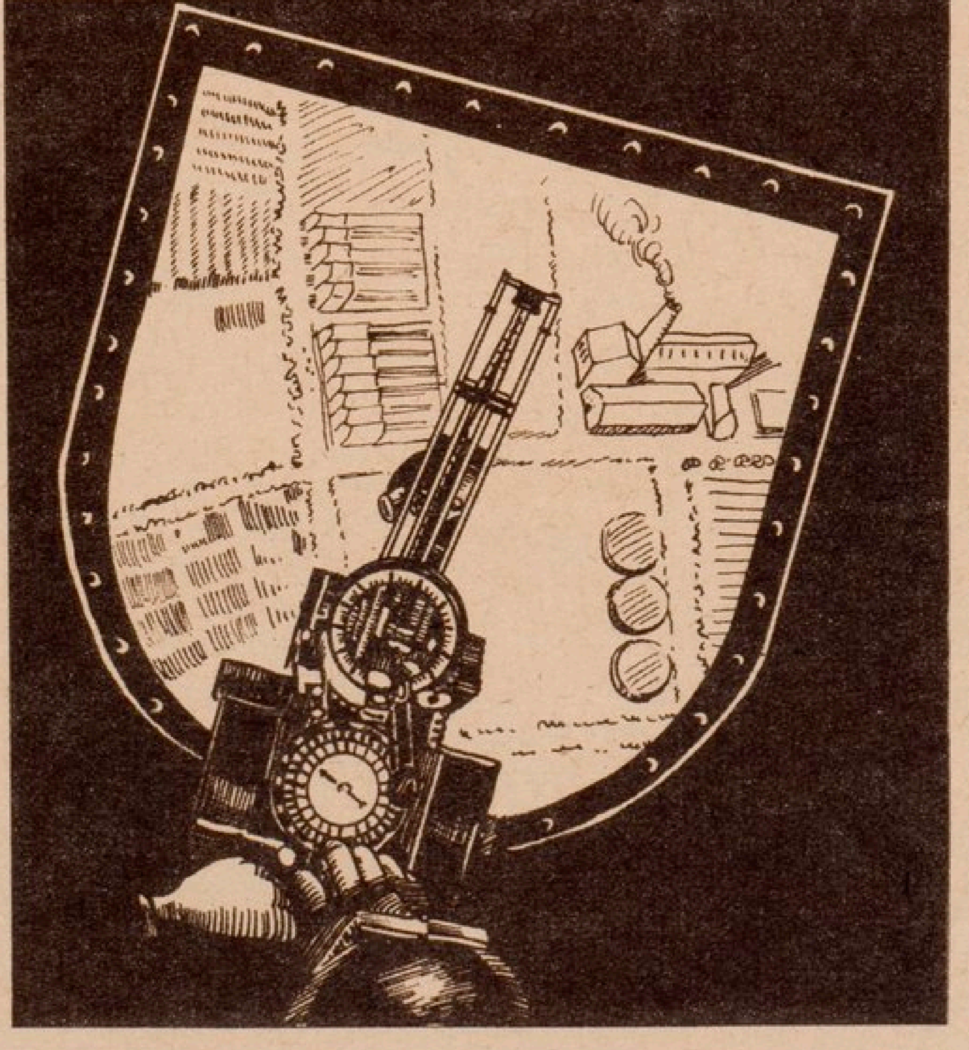
Une telle sélection aurait été impossible dans une formation d'infanterie, où le règlement veut que l'on obéisse aveuglément, que l'on ne soit qu'une simple unité dans la masse. Mais il en est autrement dans l'aviation qui demeure, malgré la discipline qui y règne, une entreprise individuelle, ou par petites équipes, dans laquelle travaillent des hommes qui doivent avoir des affinités pour faire de leur tâche un succès.

Altimètre
Appareil pour calculer les déviations
Viseurs mouvants
Boussole
Appareil pour calculer la vitesse du vent
Leviers
Mitrailleur avant
Bombardier 2ème Pilote Navigateur
1er Pilote
Opérateur T.S.F.
Fenêtre d'observation et contrôles
Table du navigateur
Chapelet de bombes
Portes fermées (bombes)
Tour d'observation
Partie d'un pont en fer
Grande bombe commençant à tomber
Portes ouvertes (bombes)
Dépôt
Portes fermées (Bombes)

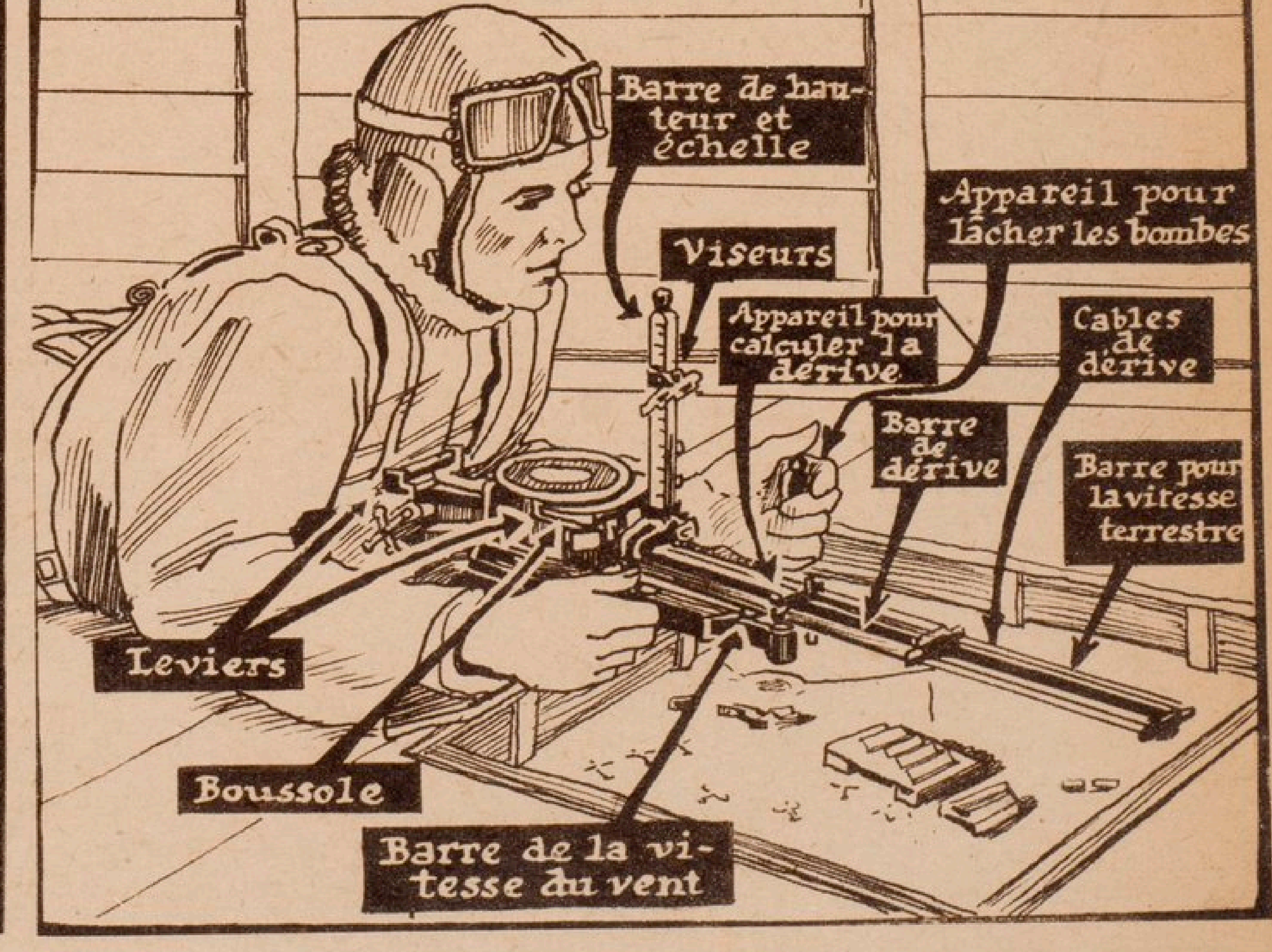
Ce dessin spécial montre un bombardier Wellington engagé dans une opération de bombardement à haute altitude. Le lanceur de bombes, couché à plat sur le ventre, lâche ses engins lorsque la cible passe devant ses yeux. Avant le bombardement, des calculs sont faits qui prennent en considération la hauteur, la vitesse, la déviation, la force du vent, car le bombardement est une opération de précision. Les bombes sont lâchées à un ou deux milles de la cible, l'élan de l'avion leur inculquant une courbe qui les fait toucher la cible suivant un calcul préalablement établi. L'équipage varie suivant la mission du bombardier. En général, en dehors des techniciens mentionnés sur le dessin, il y a un mitrailleur arrière.



Les pilotes à bord d'un bombardier Wellington sont au nombre de deux. Chacun prend le poste de pilotage à son tour, car le voyage est fatigant et il faut prévoir les accidents. Souvent un des pilotes effectue le voyage à l'aller et l'autre au retour.



Voici ce que voit un observateur à bord d'un bombardier en arrivant au-dessus d'un aérodrome ennemi : l'observateur est à plat ventre au fond de l'avion, comme on peut le voir dans le dessin ci-contre.



Cet appareil compliqué permet au bombardier, au moment de lâcher une bombe, de calculer la hauteur et la vitesse auxquelles voyage l'avion et aussi la déviation de la bombe due à la pression de l'air. Ces détails pris en considération font que la bombe atteint sans difficulté son but.

LES CHASSEURS BRITANNIQUES ONT MIS

LA LUFTWAFFE EN ECHEC...

Ce sont les avions de chasse britanniques, plus modernes et mieux armés que les « Messerschmitt », qui ont mis en échec la « Lutfwaffe » et ont permis à la R.A.F. non seulement de gagner la bataille d'Angleterre, mais aussi de porter la guerre en territoire occupé. Les « Hurricane » et les « Spitfire » ont rendu de tels services à l'Angleterre que leurs dessinateurs et constructeurs méritent une place spéciale dans la galerie des grands serviteurs de l'Empire.

Lorsque la « Luftwaffe » voulut attaquer de jour, en août et septembre derniers, les chasseurs britanniques y firent de telles hécatombes que les plans de l'état-major allemand furent changés.

Aujourd'hui, même les attaques nocturnes doivent faire face aux chasseurs de nuit.

Les « Hurricane » et les « Spitfire » tirent de leurs huit mitrailleuses 960 balles à la seconde. Rien ne leur résiste. Ils doivent en premier lieu à leur armement, et ensuite aux qualités et à l'entraînement de leurs pilotes, leurs étonnants succès. Combattant souvent à 5, ou même à 10 contre 1, ces splendides chasseurs « descendent » leurs adversaires et regagnent leurs bases.

L'histoire des chasseurs à huit mitrailleuses, dont un certain nombre sont devenus récemment des chasseurs de nuit, avec les résultats que l'on connaît, vaut la peine d'être narrée.

Il y a cinq ans, un expert de la R.A.F. visita une fabrique d'avions, pour discuter les détails secrets d'un plan de chasseur britannique. Ces plans préconisaient une vitesse et un armement dépassant de loin tout ce qu'on avait fait jusque-là. Six ou huit mitrailleuses et une vitesse de 350 milles par heure constituaient les buts à atteindre. C'était là une réplique aux hordes de chasseurs rapides que l'Allemagne était en train de produire, à toute vitesse, pour réussir dans sa tentative de domination mondiale.

Mais la création d'un nouveau type d'avion — surtout un type de cette force — est une affaire nécessairement lente. Pour le sortir du stade des plans et en faire une machine capable de voler, il fallait plusieurs mois, plus d'un an même. Et la phase de la production effective nécessiterait deux ans de temps, peut-être plus. Mais, en attendant, les chasseurs britanniques étaient moins rapides que les bombardiers — oui, les bombardiers ! — que l'Allemagne produisait déjà...

Lors de sa visite à l'usine, l'expert de la R.A.F. vit un chasseur monoplace que la « Supermarine Aviation Works » (Vickers Ltd.) avait construit, simplement à titre d'essai. Il devait être armé de quatre mitrailleuses et n'était pas aussi rapide que celui que la R.A.F. se proposait de construire. Mais il avait de nombreux atouts, qui pouvaient rendre de précieux services à l'aviation britannique.

Seulement, si on pouvait le modifier... des mois, sinon des années, seraient épargnés. Le dessinateur de l'avion, M. R. J. Mitchell, fut consulté. Il étudia la question en compagnie de l'expert de la R.A.F. et conclut que les modifications demandées étaient possibles.

L'expert s'en fut au ministère de l'Air. Il préconisa l'adoption du nouveau chasseur, qui serait doté de huit mitrailleuses et dont le moteur serait renforcé. Le ministère adopta ce point de vue, et c'est ainsi que naquit le « Spitfire », « une des plus grandes décisions de l'histoire de cette guerre », selon Sir Archibald Sinclair, ministre de l'Air britannique.

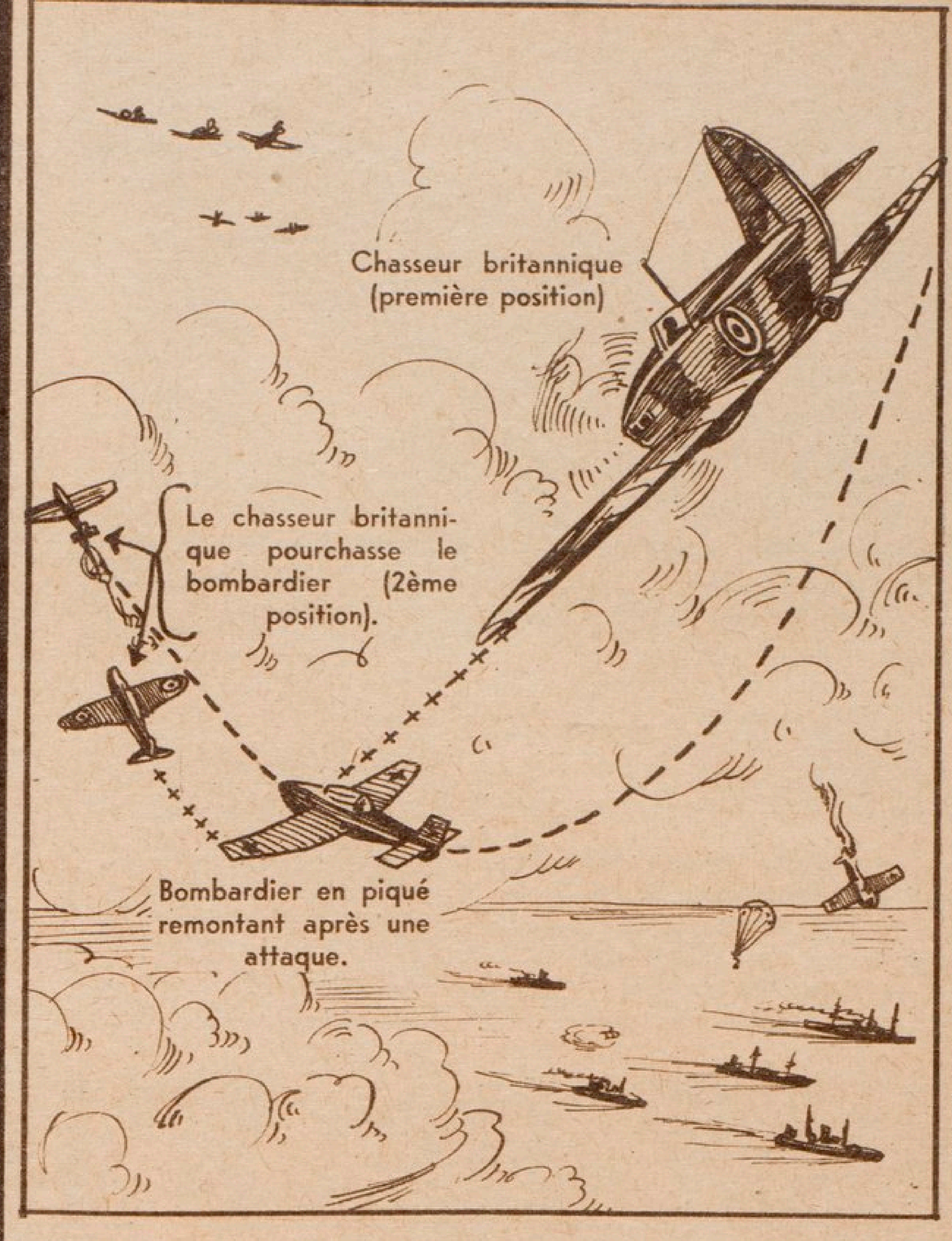
En même temps, la firme « Hawker » reçut l'ordre de produire un chasseur de type similaire. La R.A.F. et les constructeurs collaborèrent. Un monoplan Hawker, « Fury », servit comme point de départ, et l'on arriva, grâce aux efforts de M. Sydney Camm, ingénieur en chef de la « Hawker Aircraft Ltd. », au « Hurricane ».

« Spitfire » et « Hurricane », deux noms désormais célèbres dans le monde entier, et qui sèment, au sein de l'aviation nazie, une sainte terreur...

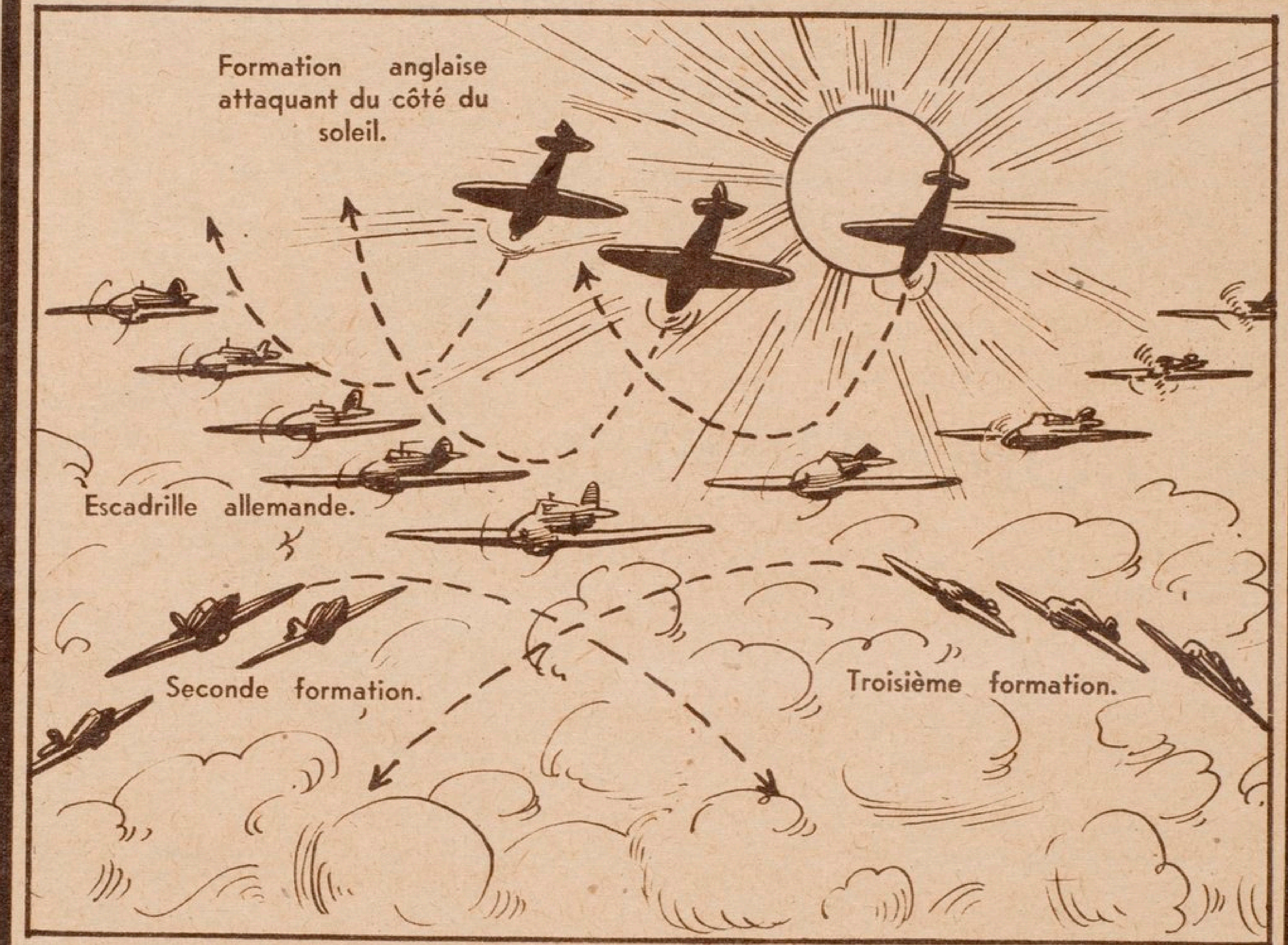
LES SPITFIRES INTERCEPTENT LES MESSERSCHMITTS...



Des « Messerschmitt » formant un cercle défensif impossible à franchir pour une attaque de côté et dangereux à prendre par le centre vers le haut. Mais les chasseurs britanniques sont venus à bout de cette méthode de défense. Ils se placent en cercle au-dessus et attendent un retardataire en bas sur lequel ils foncent et qu'ils « finissent » rapidement. Les chasseurs britanniques reprennent alors leur place et répètent la manœuvre. Cette tactique « à la faucon » finit par disperser les « Messerschmitt ».



Un des problèmes les plus sérieux de la tactique défensive est le bombardier en piqué qui soudainement fonce du ciel, d'une hauteur de 10.000 pieds. Le meilleur moyen de le descendre serait de l'attaquer au moment où il se redresse pour remonter, car, à cause du changement de direction, le pilote est à cet instant précis aveuglé et peut être attaqué avec des chances de succès.



Voici comment on disperse une formation de chasseurs : A. Les chasseurs britanniques manœuvrent pour avoir le soleil dans le dos et venir attaquer les formations avant d'en haut et par arrière. B. et C. Des manœuvres d'attaque des formations latérales ennemies par arrière et d'en bas.



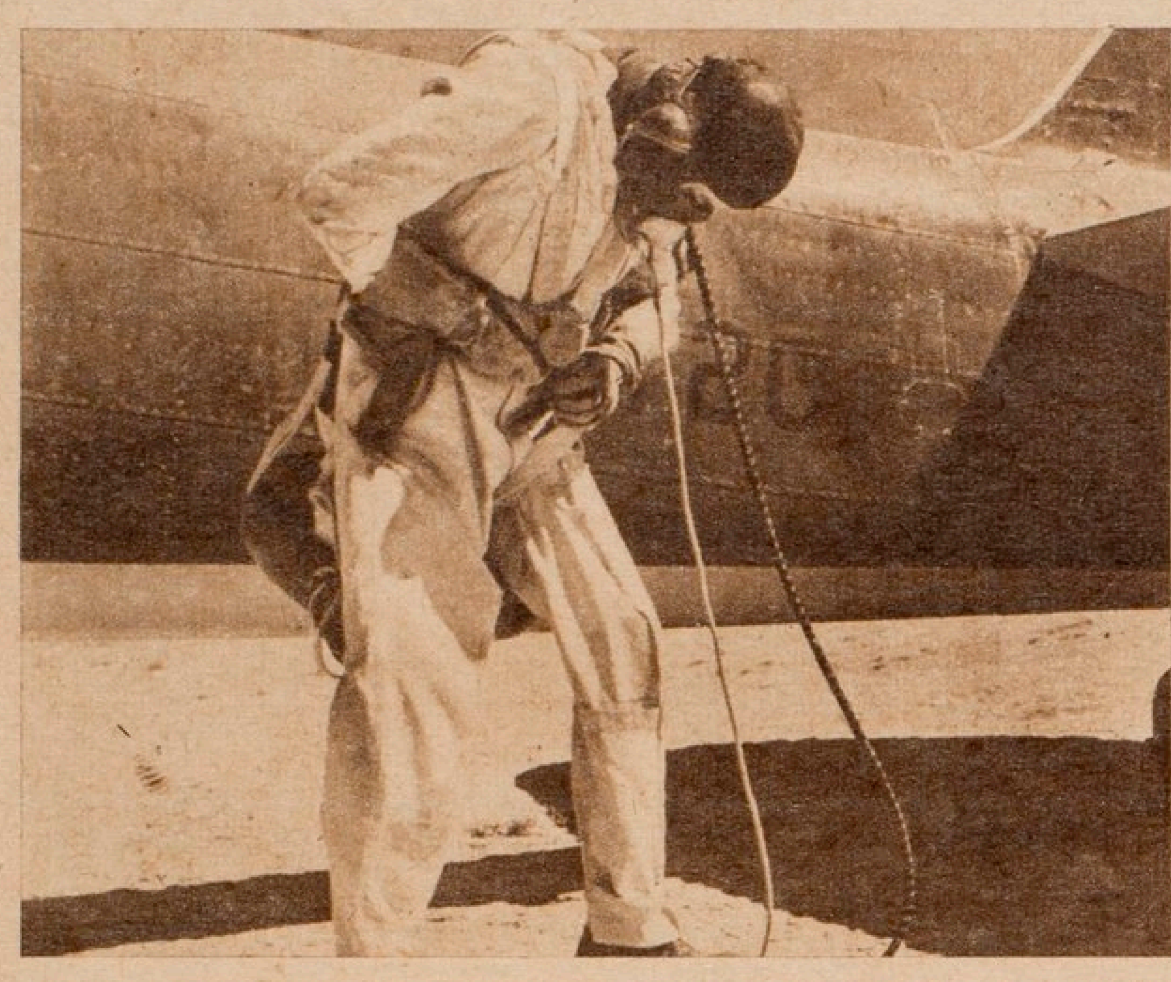
Dans ce dessin on montre quelques méthodes d'attaque allemandes et les moyens employés pour en venir à bout. A droite et à gauche, on remarque des formations rectangulaires typiques des bombardiers en piqué encadrés par des « Messerschmitt ». L'ennemi espère que les chasseurs britanniques seront attirés par les « Messerschmitt », ce qui permettra aux bombardiers d'opérer. Mais l'aviation britannique a plus d'un tour dans son sac. Deux sections seulement de « Spitfire » se sont lancées à l'assaut des « Messerschmitt ». Les autres, cachées dans les nuages, sont aux aguets et attendent les bombardiers. Leur rapidité leur permet de rattraper les avions de bombardement allemands et de les abattre.



Un travail d'expert que celui qui consiste à emballer un parachute. Les bouts doivent être pliés avec une attention pour leur éviter de s'enchevêtrer avec les cordages au moment suprême.



Le parachute est emballé. Des centaines de mètres de soie ne font plus qu'un petit colis facile à porter.



Placer le parachute sur le dos, boucler la ceinture et les courroies qui le rattachent aux épaules n'est pas chose facile, mais pour ces hommes qui en ont l'habitude, c'est presque un travail d'enfant.



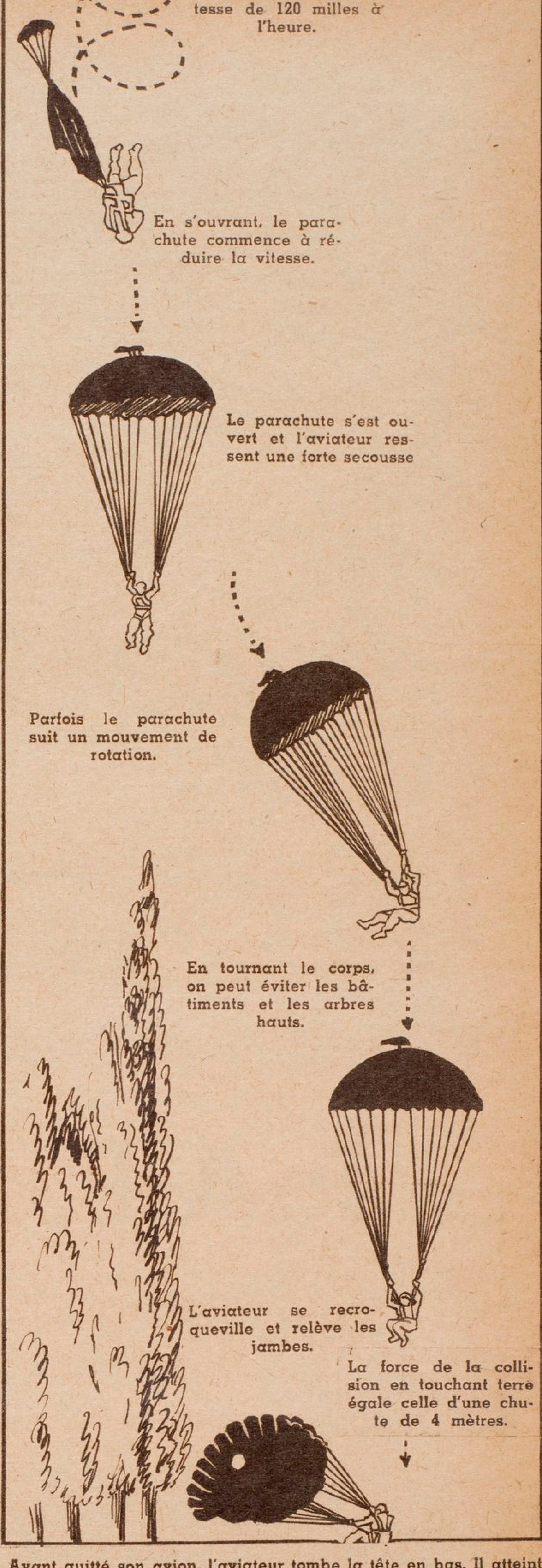
Le parachute sur le dos, suivant la méthode règlementaire, l'aviateur est prêt à prendre place dans son avion. Il est interdit par les règlements de la R.A.F. de prendre l'air sans un parachute bien ajusté.



Dans d'autres cas, il faut se lancer de l'avion la tête en avant, comme on plonge dans une piscine. Notez que le pilote a la main placée sur sa ceinture, car il doit dans un instant tirer les ficelles.



Dans certains cas, suivant la position de l'avion, il faut quitter l'appareil les jambes d'abord. Ce sont des choses que l'on apprend dans la R.A.F. où l'entraînement des parachutistes se fait méthodiquement.



Ayant quitté son avion, l'aviateur tombe la tête en bas. Il atteint alors une vitesse de chute de 120 milles à l'heure. Le parachute s'ouvre doucement. Souvent le parachute en s'ouvrant donne au corps un mouvement de rotation. Avant d'atterrir, l'aviateur replie ses jambes pour éviter une collision douloureuse.

Et si l'appareil est touché...

L'AVIATEUR SE SAUVE EN PARACHUTE

Les communiqués de la R.A.F. disent souvent : « Un appareil a été perdu, mais le pilote est sauf. »

La plupart du temps, l'aviateur doit la vie au parachute. Des centaines, sinon des milliers d'êtres humains se sont sauvés, depuis le début de la guerre, grâce à cet appareil qui, alors que l'autre guerre prenait fin, n'en était encore qu'au stade des expériences.

Il est vrai que depuis plus d'un siècle les inventeurs travaillaient au perfectionnement d'une idée : permettre à l'homme de sauter d'une grande hauteur, sans se faire mal. En 1783, le Français Lenormand se jeta de la tour de l'Observatoire de Montpellier avec un appareil de son invention. Nul ne songeait alors à l'avion. Il s'agissait simplement de permettre aux gens de fuir des maisons en flammes.

Deux ans plus tard, un autre Français, nommé Blanchard, parvenait à jeter d'un ballon un chien, dans un panier. L'animal atterrit sain et sauf. Huit ans plus tard, Blanchard, ayant amélioré son appareil, fit un essai personnel ; il se blessa en atterrissant.

Le perfectionnement des parachutes modernes, tels que nous les connaissons, devait, cependant, être laissé à l'esprit inventif des Américains. Deux ans avant la Grande Guerre, le capitaine Berry se lança d'un avion, à St Louis. Le parachute qu'il portait s'ouvrit normalement, et il arriva à terre sans mal.

De 1914 à 1917, on ne fit aucun usage des parachutes. Mais vers la fin de la guerre, les Allemands, reprenant à leur compte l'idée américaine, commencèrent à doter leurs aviateurs de ces appareils.

La première mention d'une descente en parachute paraît dans un rapport de l'aviation militaire anglaise, daté du 12 août 1918.

* * *

On entend beaucoup parler, aujourd'hui, des parachutistes. Il faut reconnaître que les Allemands en ont fait un large usage en Hollande et en Belgique, et qu'ils en ont obtenu des résultats satisfaisants.

C'est, cependant, en Russie que l'idée d'envoyer des troupes par avion et de les lancer dans un endroit déterminé fut développée. Selon leur habitude, et ainsi qu'ils l'avaient fait pour les tanks, qui ne sont pas une invention allemande, les nazis développèrent l'idée russe.

Mais dans la R.A.F. le parachute sert exclusivement à sauver — et très souvent avec succès — la vie des pilotes et de leurs camarades.

L'entraînement des aviateurs dans ce domaine fait l'objet d'une attention spéciale.

Dans le service, le mot « parachute » n'existe pas. On l'appelle, officiellement, l' « Irving Air Chute ».

L'aviateur, jugeant son appareil condamné, se lance dans le vide. Sa vie tient à une corde. Que celle-ci ne fonctionne pas et il s'écrasera, masse inerte et sanglante, sur le sol. Voilà pourquoi le pliage du parachute, effectué par des experts, joue un rôle d'une importance capitale. Les cas de parachutes défectueux sont devenus, ainsi, fort rares.

Mais il ne s'agit pas seulement de quitter l'avion. Il faut aussi savoir le faire. Lorsqu'un avion se trouve dans une position normale de planeur, la meilleure façon de sauter est de plonger, la tête en avant. Par contre, des expériences ont prouvé que, pour un avion qui tombe en vrille, il est utile de se jeter par le côté.

Pour ce qui a trait à la décision de lâcher l'avion, elle dépend exclusivement des aviateurs eux-mêmes. Mais une fois cette décision prise, elle doit être exécutée très rapidement, car une seconde d'hésitation peut avoir des conséquences fatales.

* * *

Chaque parachute employé par la R.A.F. a son histoire. Un livret contient les diverses étapes par lesquelles il a passé. Tous les mois, le parachute est envoyé aux laboratoires de la R.A.F., où des experts examinent le tissu, les cordes, les anneaux, afin d'éviter le moindre accroc possible au moment de l'usage

* * *

Lorsque l'emploi des parachutes devint obligatoire au sein de la R.A.F., on pensa que les parachutes britanniques ne pourraient pas servir dans un climat chaud comme celui d'Egypte. On tenta donc l'expérience, en lançant du haut de la Grande Pyramide quelques mannequins de taille et de poids humains, attachés à des parachutes. Ceux-ci fonctionnèrent parfaitement et furent donc adoptés.

On dirait un décor de théâtre. Non, c'est simplement un hangar après un bombardement de la R.A.F. Il n'en reste qu'un amas de ferraille et des débris de métal jonchant le sol.

LA R.A.F. A PASSE PAR LA...

Lorsque le voyageur, traversant l'Allemagne, l'Italie, ou l'ancien empire du fascisme, remarque des docks démolis, des usines détruites, des aérodromes en feu, des voies ferrées en réparation, il se dit en lui-même : « La R.A.F. a passé par là... » Et il n'aurait pas tort !

En effet, la précision des bombardements britanniques étonne même les Allemands. Le secret de cette précision, on l'a déjà révélé : le souci qu'ont les autorités britanniques de n'accepter au sein de la R.A.F. que des jeunes gens vigoureux, enthousiastes, sains de corps et d'esprit, et aussi l'entraînement intensif auquel est astreint tout le personnel de l'aviation.

D'ailleurs, la spécialisation joue, elle aussi, un rôle important : car ne devient pilote que celui qui possède des aptitudes spéciales, ne devient bombardier que celui qui aime cette branche de l'activité aérienne, etc.

Les services techniques de la R.A.F. travaillent jour et nuit dans les laboratoires, aussi nombreux que bien équipés, pour forger des armes nouvelles. Récemment, Berlin et certains autres centres industriels d'Allemagne se sont rendus compte — et d'une façon assez désagréable ! — d'une des dernières inventions britanniques : les bombes explosives cinq fois plus fortes que celles employées jusqu'ici.



Quatre navires coulés dans un port de Cyrénaïque. Les bombardiers ont fait de la bonne besogne. Leurs engins atteignent le but avec une étonnante précision. Ceci est le fruit de mois d'un entraînement intense. Les bombardements aériens britanniques ont infligé aux ports de Cyrénaïque de tels dégâts qu'ils sont devenus presque inutilisables.



Un bombardier a passé par là... Et c'est tout ce qui reste d'un grand hangar dans un aérodrome quelque part en Libye.

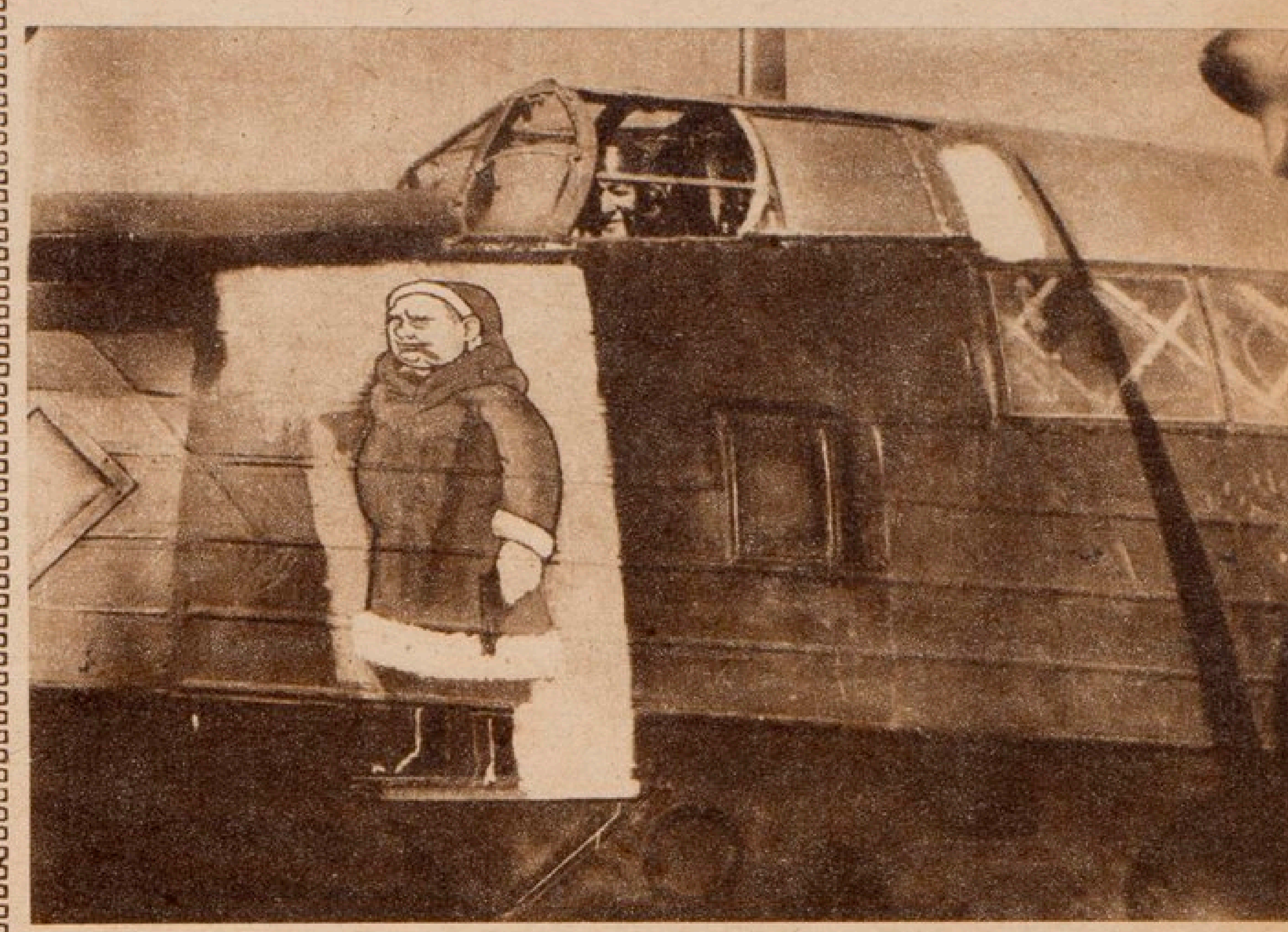


La R.A.F. s'est spécialisée dans la destruction des appareils ennemis au sol. Les grands oiseaux au souffle puissant foncent sur les aérodromes. Ils bombardent et mitraillent les avions qui n'ont pu prendre l'air. Voici ce qu'il en reste.



Des avions et du matériel se trouvaient dans ce hangar. Les bombardiers de la R.A.F. ont, par quelques coups directs, provoqué cette hécatombe. Hélices, matériaux de toutes sortes jonchent le sol de cet atelier de l'aérodrome d'El Adem.

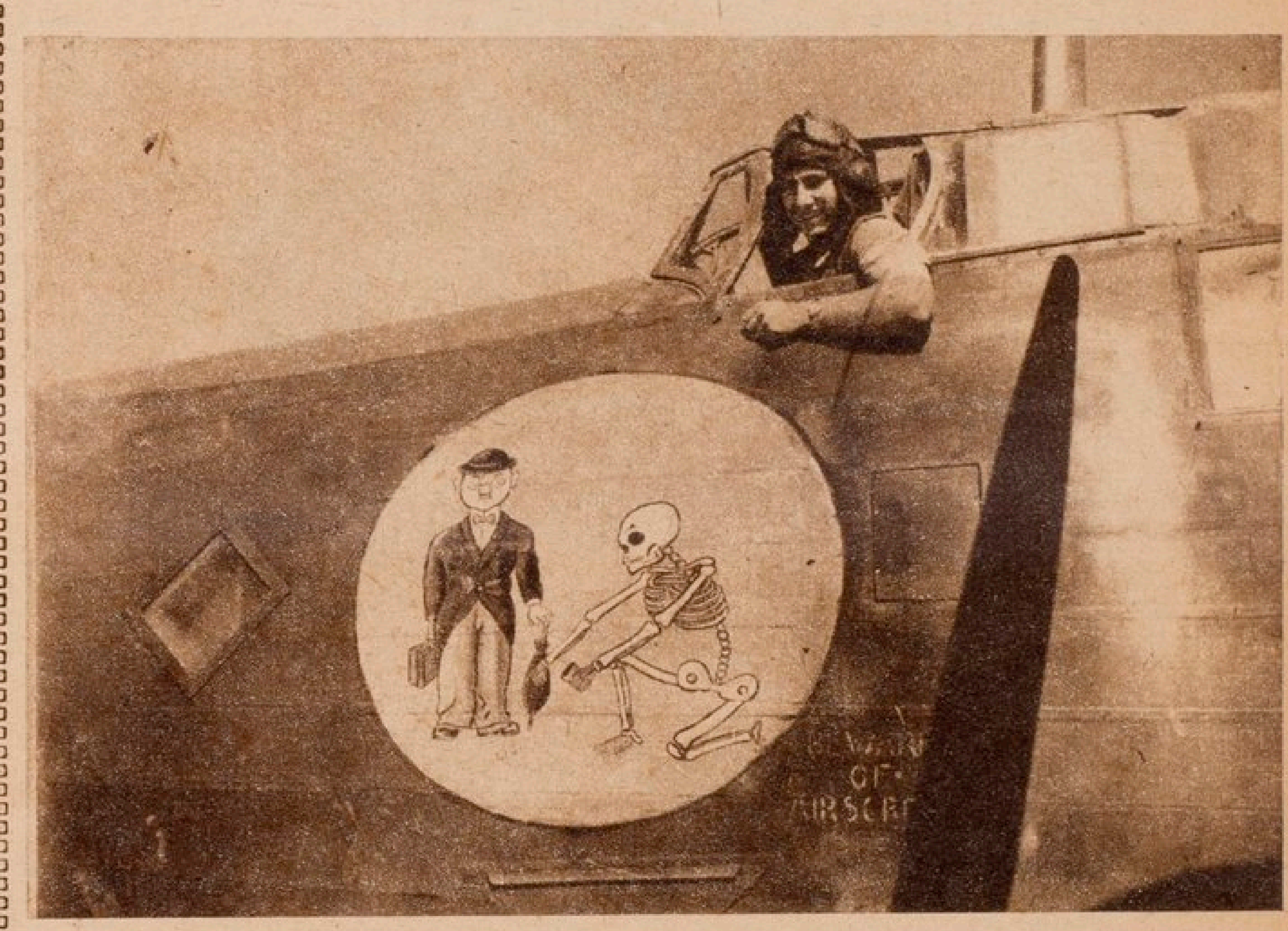
MEME DEVANT LA MORT, CES AVIATEURS NE PERDENT PAS LEUR SENS DE L'HUMOUR...



Comme mascotte, ce pilote a choisi un étonnant papa Noël ayant la tête de Gœring et portant un browning dans la main. Expliquez l'allégorie, si vous pouvez.

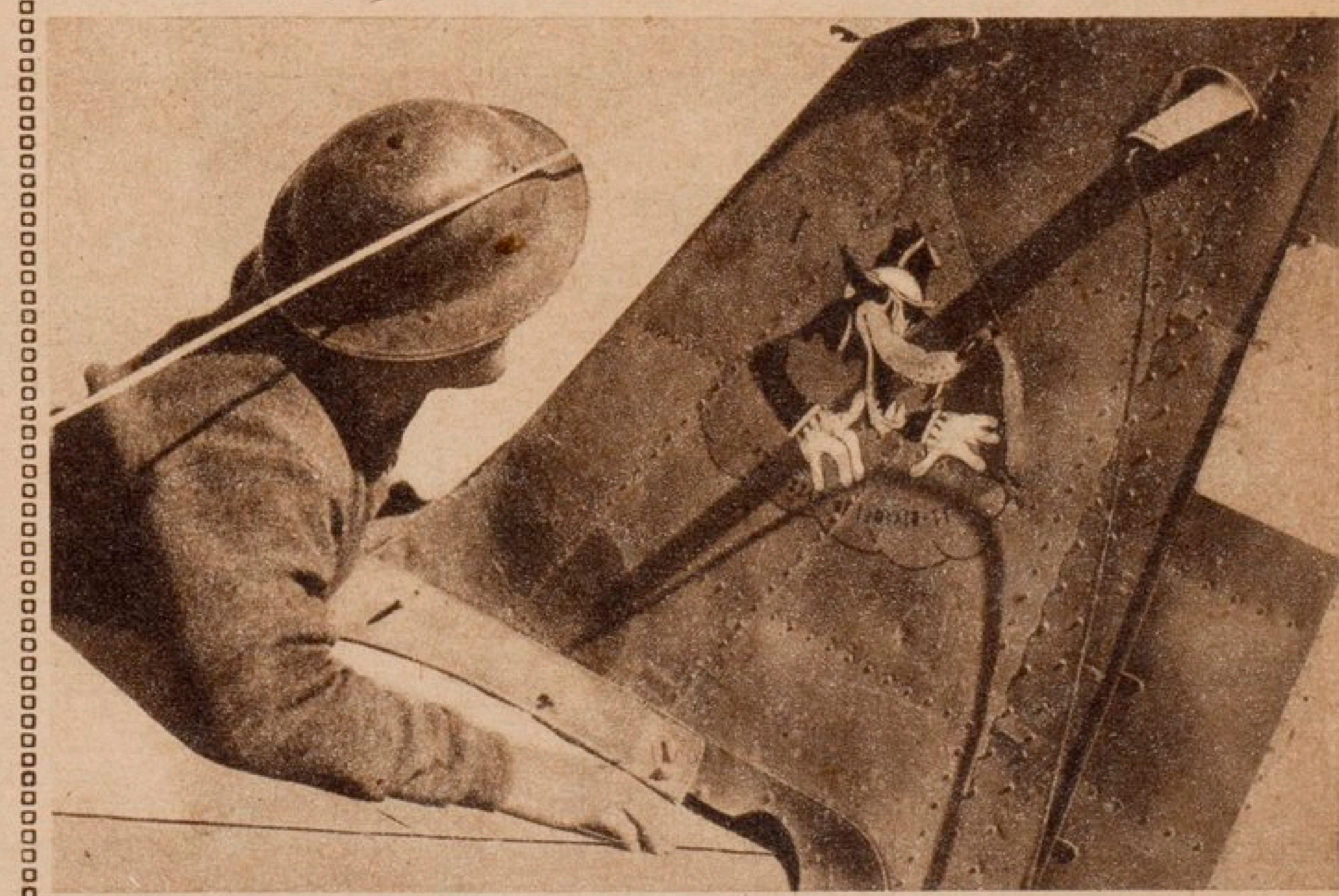


Cet avion va survoler le territoire ennemi. L'aviateur essaye par un dessin approprié de démontrer ce qui va arriver à Jerry, nom que donnent les militaires britanniques aux aviateurs nazis.



Il s'est cru très méchant, le grand méchant loup. Mais le voilà abattu. Il orne sans doute aujourd'hui le « mess » d'une escadrille britannique au désert de l'Ouest.

CE «GRAND MECHANT LOUP» N'A PAS EMPECHE CET AVION ITALIEN D'ETRE ABATTU...



Celui-ci a fait mieux : un mélange de Mickey Mouse et du grand méchant loup. Le cinéma, décidément, inspire les aviateurs.

LA R.A.F. A AUSSI...

I. DES CHARS BLINDÉS...

Qui l'aurait cru ?
Pourtant le fait est authentique.
Il existe des unités de chars blindés qui s'appellent l'« Armoured Car Companies of the R.A.F. ».

Certaines de ces unités de chars ont fait des prodiges au désert de l'Ouest, où elles se sont battues en compagnie des divisions blindées de l'armée de terre.

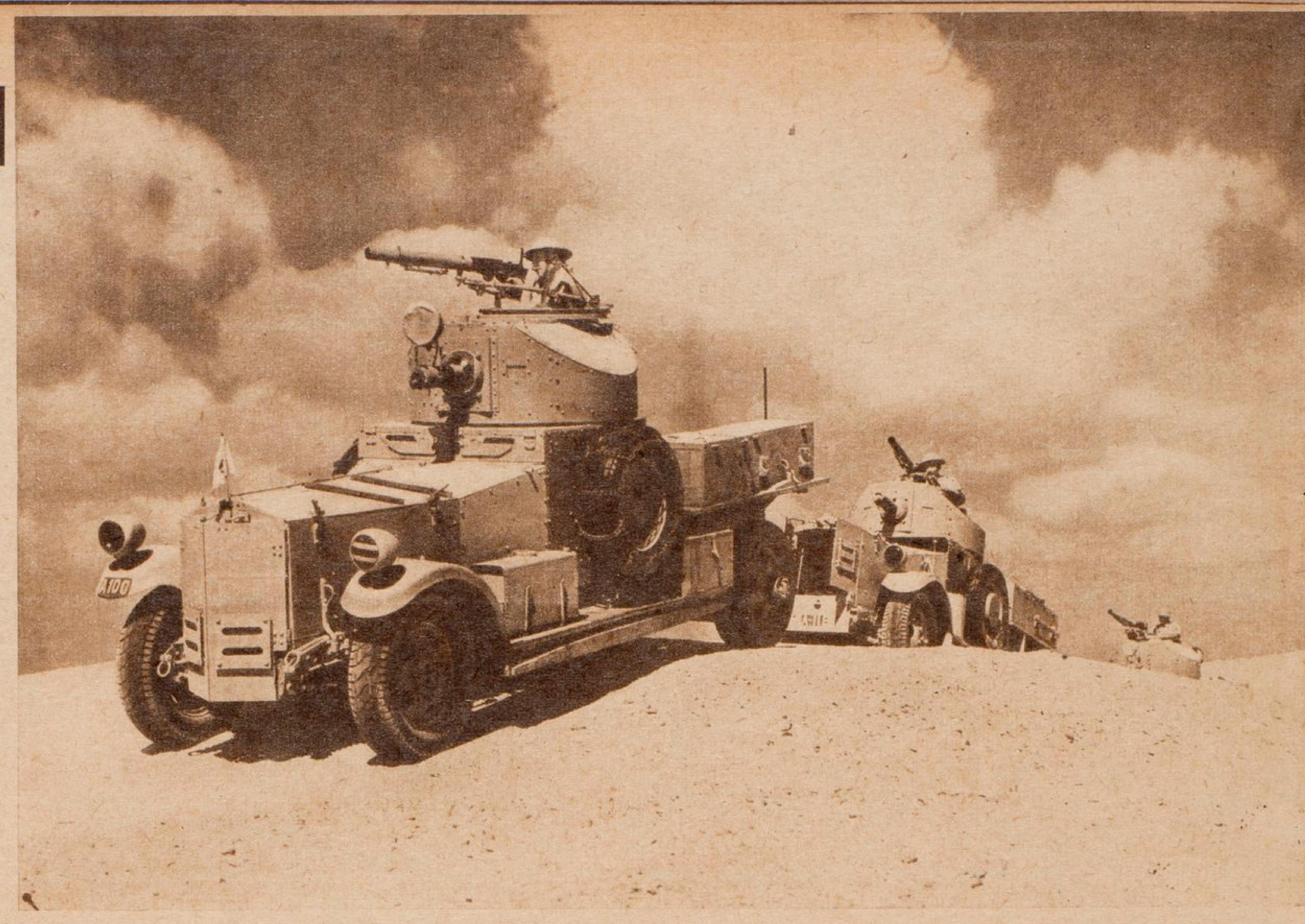
Cette collaboration avec les forces terrestres était une tâche spéciale confiée à la R.A.F. Inutile de dire qu'officiers et aviateurs furent heureux de s'attaquer aux Italiens, toutes les fois que cela était possible.

Mais s'il s'agissait là d'une tâche extraordinaire, les chars blindés de la R.A.F. ont normalement un devoir déterminé à accomplir. Ils servent à convoyer l'essence et la nourriture aux escadrilles aériennes sur des centaines de milles de pistes désertiques et contribuent à la défense des aérodromes.

Les unités de chars blindés de la R.A.F. emportent avec elles, lorsqu'elles sont en patrouille, tout ce dont elles pourraient avoir besoin. Ceci leur a permis d'effectuer en plein désert des randonnées qui ont duré plus d'un mois et de revenir saines et sauves à leurs bases, non sans avoir accompli une importante besogne.

Chaque compagnie de chars blindés possède sa propre section de T.S.F. Ses hommes sont entraînés d'une façon aussi méthodique, aussi complète que tous ceux des autres branches actives de la R.A.F.

Rappelons enfin que, récemment, en Irak, ce furent des unités blindées de la R.A.F. qui reprirent après un courageux combat l'aérodrome de Rutbah et qu'elles prirent part au débarquement britannique effectué à Berbera.

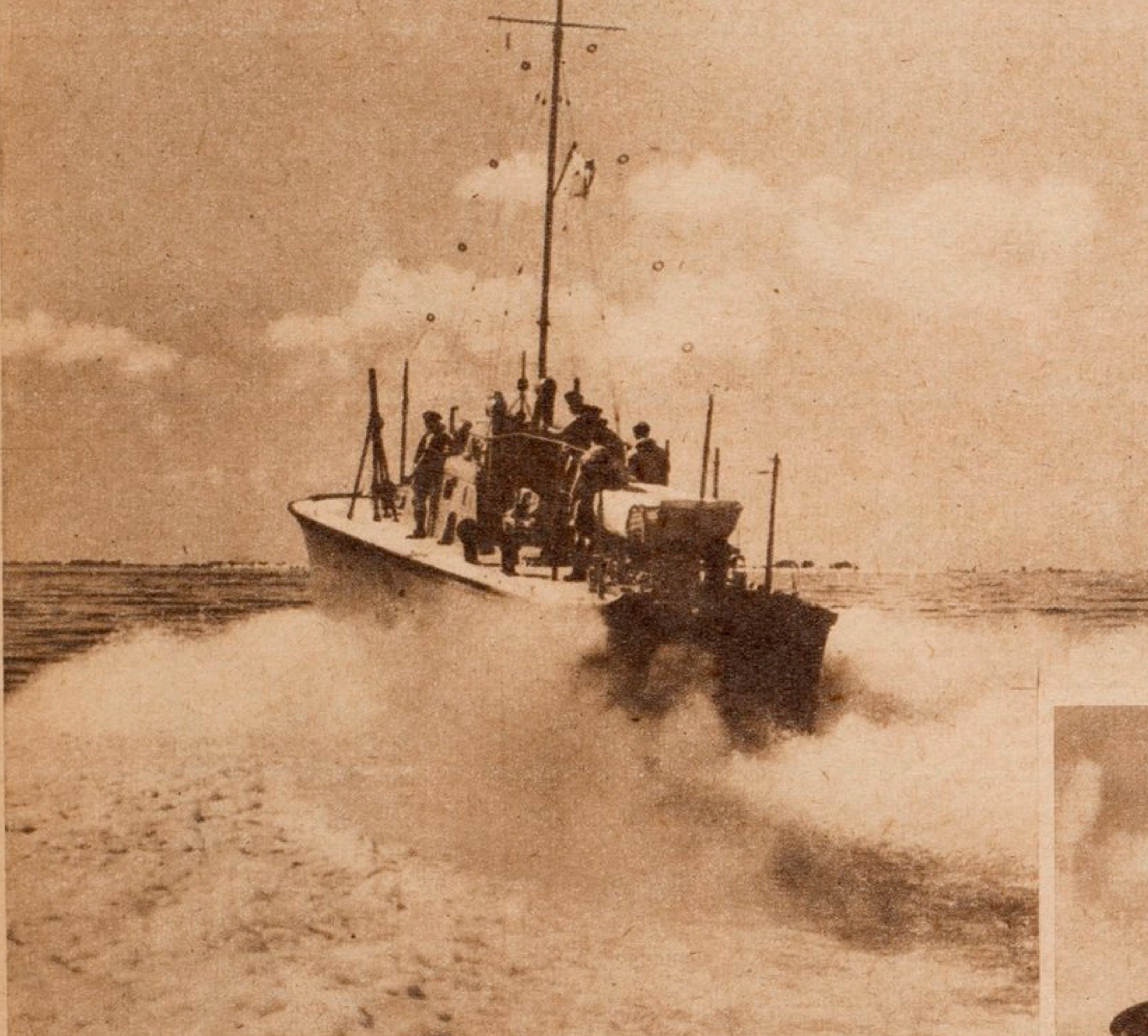


Les chars blindés de la R.A.F. doivent en général servir à convoyer la benzine et les approvisionnements nécessaires aux divers services de l'aviation. Ils sont également affectés à la garde des aérodromes. Mais souvent il leur arrive de collaborer avec les forces terrestres et de jouer une part importante dans des opérations offensives.

II. ...ET UNE «FLOTTE»

Cette « flotte » fait en silence un travail fort utile.
Sait-on que lorsqu'un avion, britannique ou ennemi, tombe à la mer, c'est à la « flotte » de la R.A.F. qu'incombe la tâche de retrouver et de ramener, si possible sain et sauf, son équipage ?
Sur la Manche, en Méditerranée, dans la mer Rouge, toutes les fois qu'un aviateur se lance en parachute, une vedette ultra-rapide quitte la côte pour aller à sa recherche. Souvent, le pilote, le mitrailleur, le navigateur sont blessés. Ils reçoivent à bord de la rapide vedette les premiers soins, alors que l'esquif regagne à toute vitesse sa base.
Au début, la « flotte » de la R.A.F. ne consistait qu'en vedettes à moteurs destinées à porter secours aux aviateurs. Leurs équipages ne portaient aucune arme. Mais la « Luftwaffe » les a obligés à se défendre. Les avions d'Hitler les attaquaient toutes les fois qu'ils allaient accomplir leur mission de solidarité humaine : venir en aide à des aviateurs et à des marins qui souvent étaient allemands.
Il a fallu protéger et les navires et les hommes. C'est pourquoi les « launches » de la R.A.F. sont maintenant armés de mitrailleuses et leurs équipages reçoivent un entraînement spécial en vue d'abattre avec leurs armes les avions volant en piqué.
Aircraftman Shaw, plus connu, et plus fameux d'ailleurs, sous le nom de Colonel Lawrence, prit une part importante dans la confection des plans des unités faisant partie de la « flotte » de la R.A.F.

Chaque vedette est équipée de trois moteurs Napier-Lion qui développent une force motrice de 1.500 cv. A toute vitesse, même par mer démontée, ces « navires-mouches » font plus de 30 nœuds. On dirait qu'ils volent...
Dans la chambre des machines, des mécaniciens à moitié nus, les oreilles bouchées avec de l'ouate, sont fort occupés. Par tous les temps, quand il fait beau ou lorsque souffle le vent de la tempête, la « flotte » de la R.A.F. est toujours à pied d'œuvre. Les ponts des esquifs sont balayés par les vagues. Mais qu'importe, les vedettes vont de l'avant, car souvent quelques secondes suffisent pour sauver une vie.
« Nous les ramenons vivants ! » Voilà le magnifique slogan de la « flotte » de la R.A.F.



Les vedettes de la R.A.F. servent surtout à sauver les aviateurs tombés en mer. Ils sont d'une vitesse qui dépasse souvent les 30 nœuds. De nombreux pilotes qui servent encore aujourd'hui dans la R.A.F. leur doivent la vie.

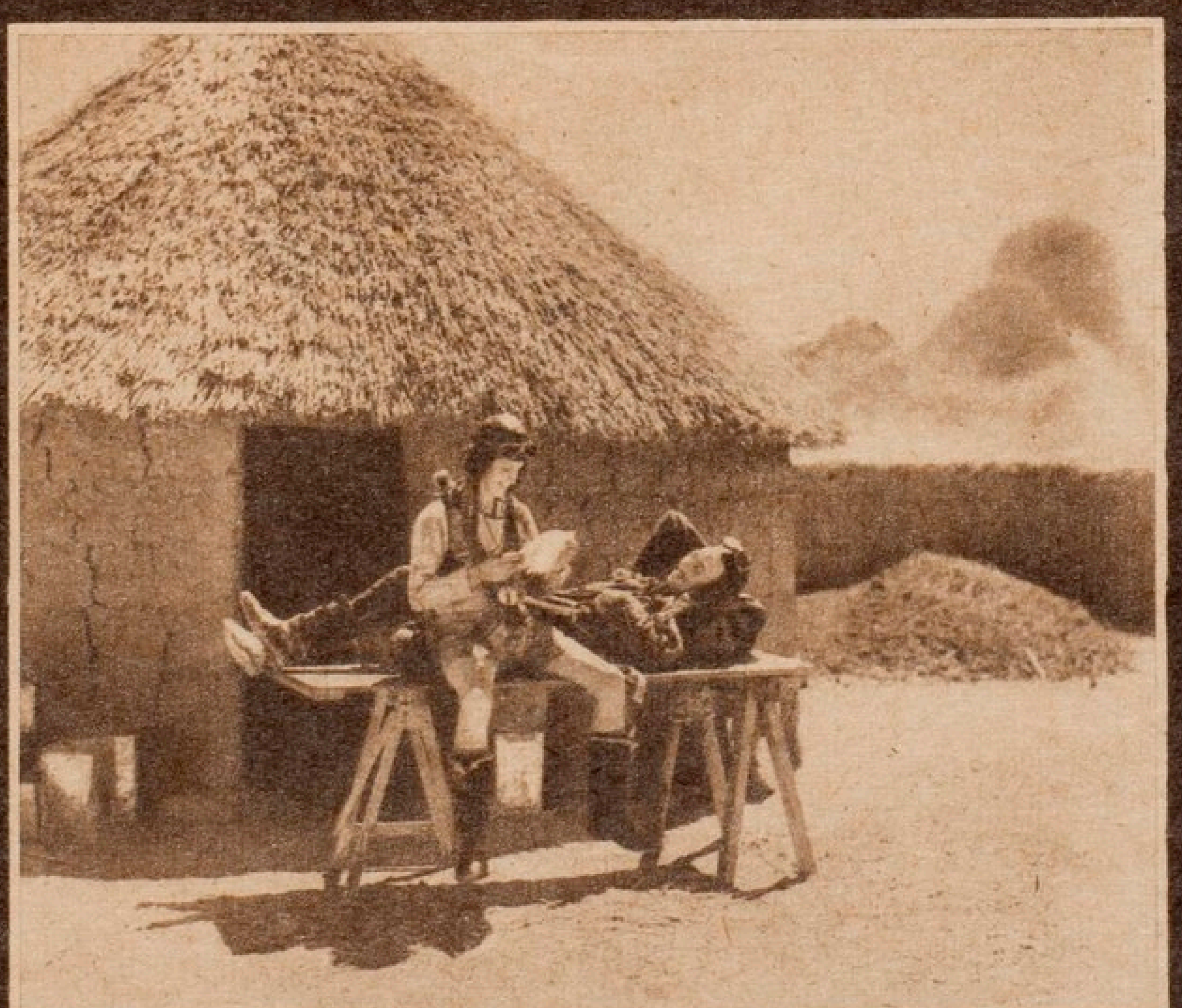
A toute vitesse la vedette à moteur file au secours de l'aviateur en détresse. Elle est dotée de T.S.F., d'un poste de secours pour donner les premiers soins aux rescapés et d'appareils de sauvetage.

DANS LA BROUSSE DE L'AFRIQUE ORIENTALE, LES AVIATEURS

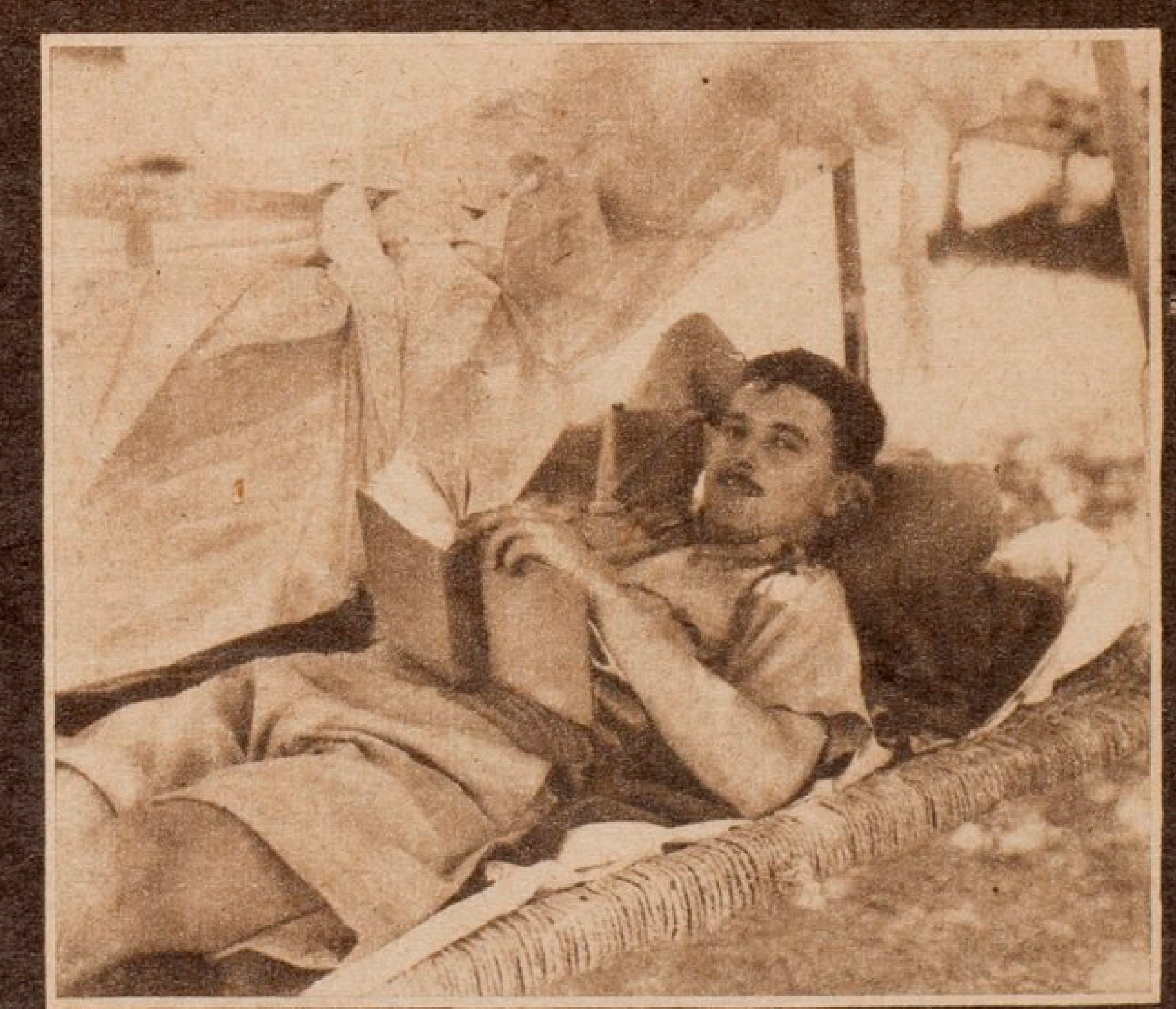
LISENT, CHASSENT ET SE REPOSENT...

entre deux combats

Dans la brousse de l'Afrique Orientale, comme dans le désert occidental, les heures de repos sont consacrées à la lecture, à la toilette, au sommeil. Les aviateurs aiment aussi à chasser le gros gibier, qui ne manque ni en Abyssinie, ni en Erythrée. De leurs expéditions, ils ont rapporté de fort belles pièces, qui en ornent les tentes transformées en « mess » et en lieux de réunion.
Que d'histoires, que d'aventures auront à raconter ces « super-hommes », une fois la guerre terminée ! Pour le moment, ils « vivent » la guerre, et ils ne s'en plaignent nullement.
Etres d'élite, ils savent tirer le plus grand profit de toutes les circonstances, et c'est à leur calme, à leurs nerfs d'acier qu'ils doivent les succès — qui ont étonné le monde — que, depuis le commencement de la guerre, ils ne cessent de remporter.



A l'heure du repos on se repose. Ces deux hommes se délassent dans la lecture d'une lettre qui vient d'arriver. Ils ont l'air joyeux, n'est-ce pas ?



La lecture est le principal délassement de ces pilotes qui à tout moment risquent leur vie. Rien ne leur fait autant plaisir que l'arrivée de nouveaux stocks « de quoi lire ».

Un bombardier en piqué du type « Skua » prend son vol du pont d'un navire porte-avions. Ces appareils coopèrent avec les opérations de la flotte ou effectuent des bombardements sans l'appui des unités de la flotte, suivant le cas. L'arme aérienne de la flotte s'est considérablement développée depuis le début de la guerre.

Le bombardement à la torpille, spécialité des Britanniques, a eu raison de la flotte italienne à Tarente. Contre les navires, il est plus efficace que le bombardement au moyen de bombes explosives. Voici une torpille que l'on fixe à un bombardier prêt à prendre l'air.

COMME LA R.A.F. POSSÈDE UNE « FLOTTE » LA « NAVY » A, ELLE AUSSI, SES AVIONS

La « Fleet Air Arm », c'est l'aviation navale. Elle ne dépend pas de la R.A.F., mais fait partie de la marine, sous les ordres de l'Amirauté.

Ainsi la flotte ne combat plus seulement sur et sous l'eau, sa puissance s'étendant, désormais, également dans le ciel.

Les succès de Tarente furent obtenus par l'arme aérienne de la flotte. Ce furent des avions de la « Navy » qui, attaquant à la torpille les cuirassés et croiseurs italiens sommeillant dans leur base, leur infligèrent de si lourdes pertes.

Au cours de la bataille de Matapan, le rôle de l'aviation navale ne fut pas moins important. Ce furent, en effet, leurs propres avions de reconnaissance qui, les premiers, aperçurent la flotte italienne s'avançant vers les eaux grecques. Ils s'empressèrent, naturellement, d'avertir l'amiral Cunningham, et aussi la R.A.F., qui collabora à cette opération.

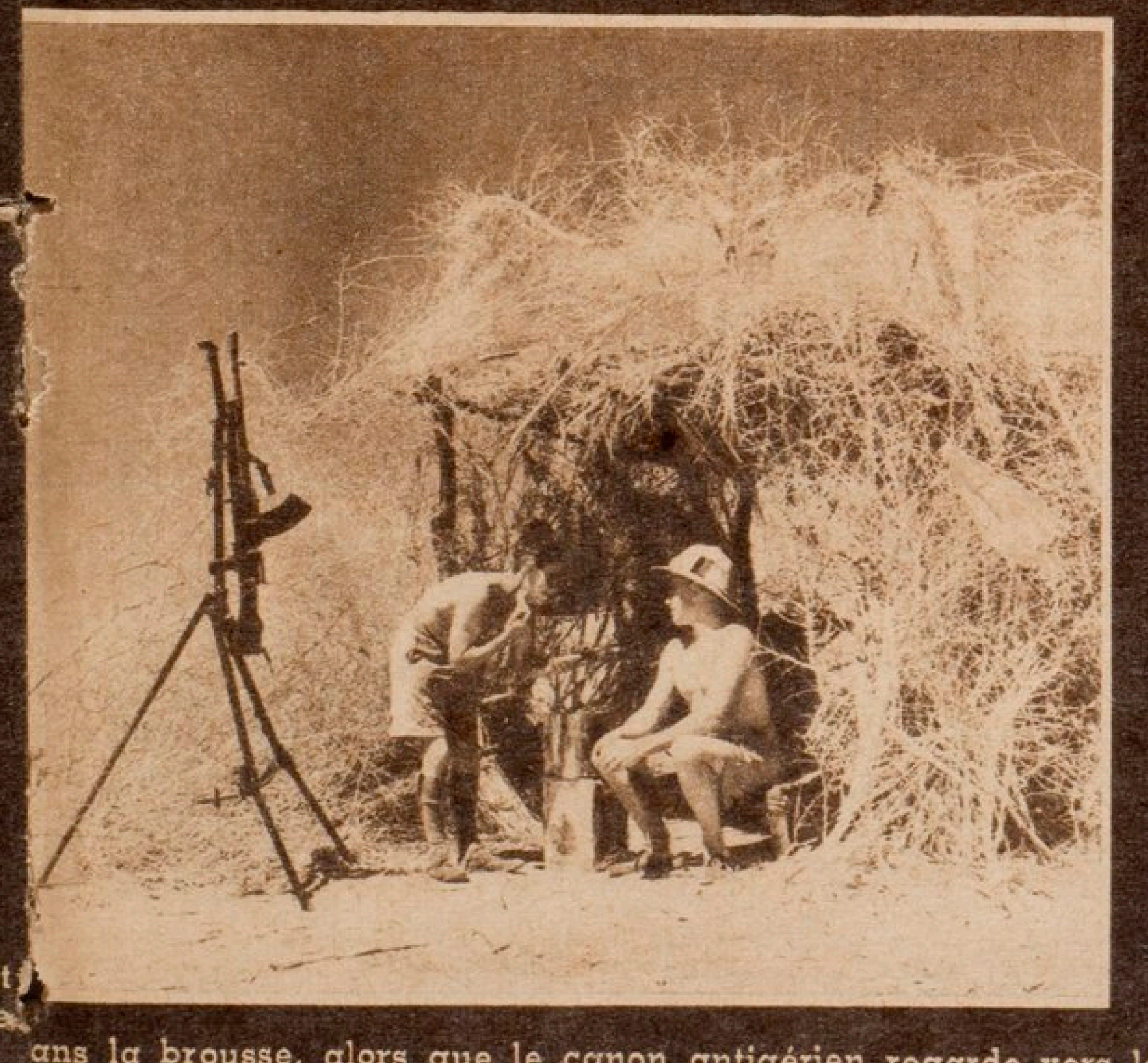
La « Fleet Air Arm » est de création récente. Le 24 mai 1939, l'Amirauté assuma le contrôle de toute l'aviation navale, qu'elle se trouvât à bord des porte-avions ou d'autres unités de la flotte.

Les porte-avions britanniques sont les plus modernes du monde. Chaque bâtiment transporte, à son bord, plus de 60 appareils : chasseurs et bombardiers.

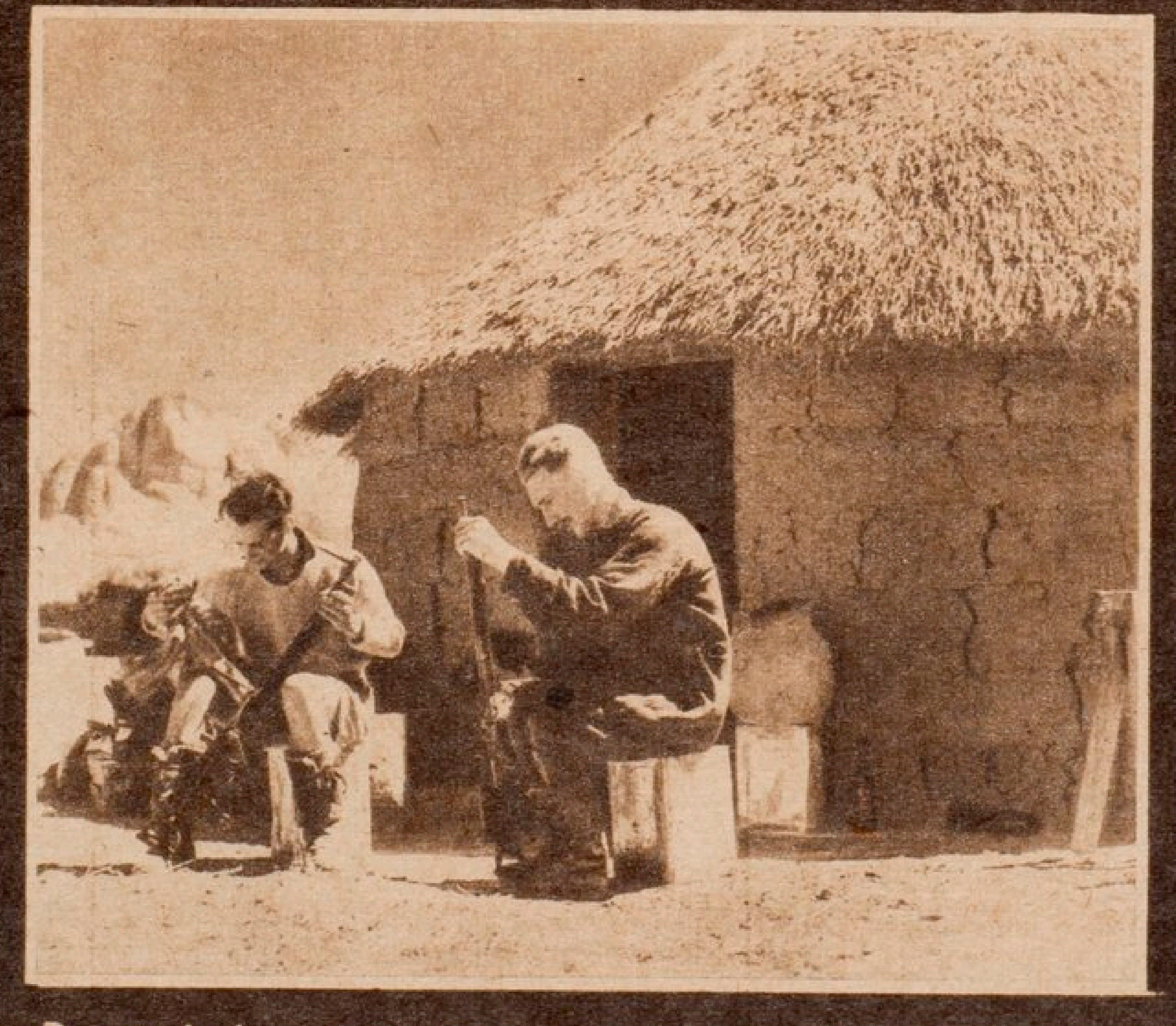
L'entraînement des pilotes de l'arme aérienne de la flotte se fait d'abord dans la R.A.F. Ensuite, les aviateurs suivent un cours spécial dans les centres d'entraînement dépendant de l'Amirauté. D'ailleurs, il faut une technique spéciale pour prendre le départ, ou atterrir sur le pont d'un porte-avions, ou sur celui, plus étroit encore, d'un croiseur.

L'arme aérienne de la flotte possède des hydravions, des bombardiers spéciaux, les « Fairey », les « Swordfish », des avions amphibies et des chasseurs.

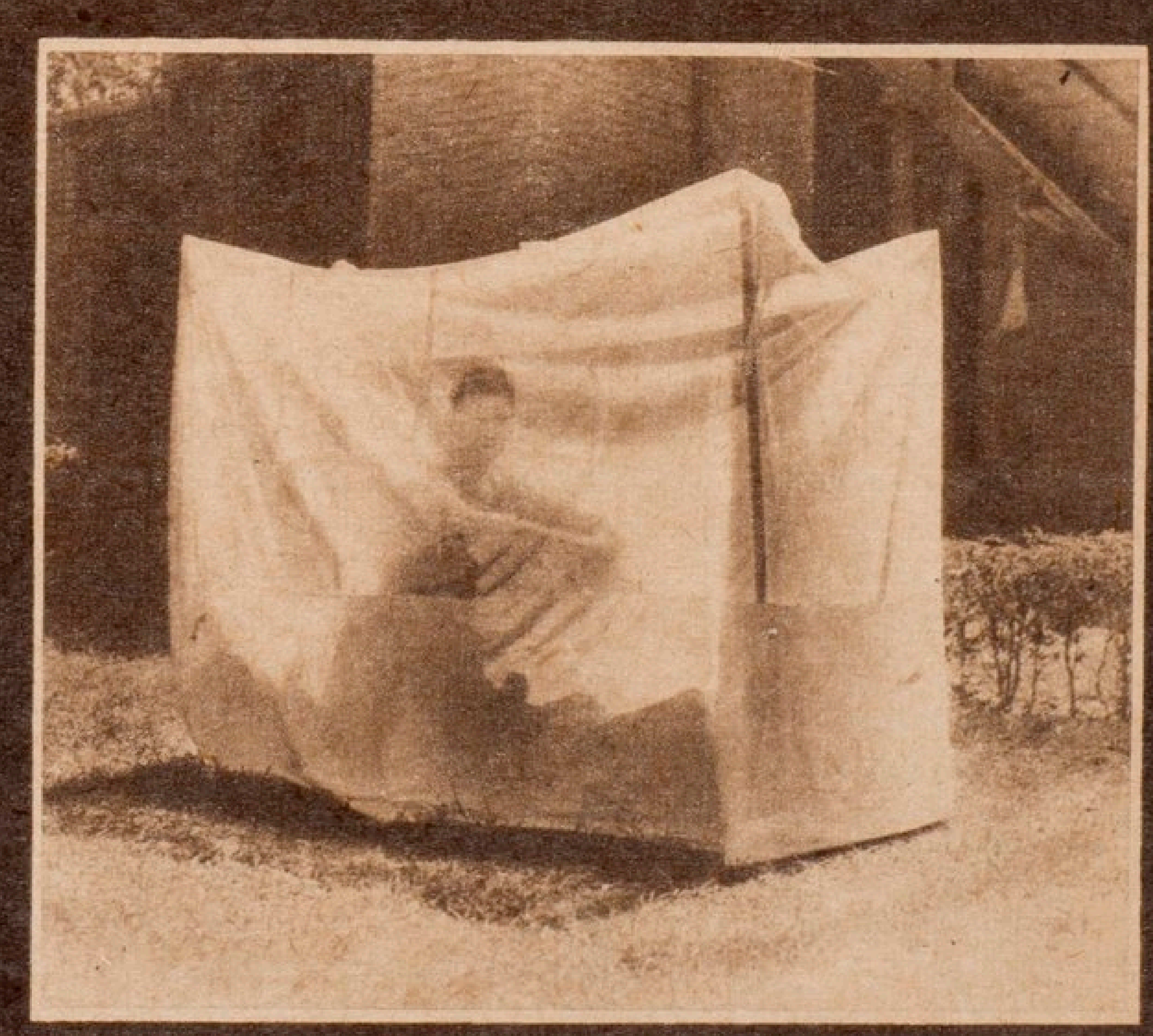
Les avions de la flotte se sont spécialisés dans les attaques à la torpille, qui sont bien plus dangereuses pour les navires de guerre, ou les bâtiments marchands, que les bombardements proprement dits.



Dans la brousse, alors que le canon antiaérien regarde vers le ciel, ses servants font un peu de toilette. L'un se rase, alors que l'autre s'apprête à prendre un bain.



Devant le hangar on astique les armes qui serviront à chasser le lion et le zèbre, car cette escadrille sud-africaine qui opère en Abyssinie trouve sur son chemin du fauve à profusion.



Dans son lit, le soir, il ne faut pas oublier la moustiquaire. En Afrique Orientale, ces insectes sont vénimeux et peuvent être la cause de sérieuses maladies.

LE « MIRACLE » DE L'AIR

DOUGLAS BADER...

Le service de signalisation, installé « quelque part » près de Londres, annonce : « Cent avions ennemis arrivent. » Aussitôt, sans perdre une seconde, l'escadrille de service prend l'air, entraînée par son jeune chef, Douglas Bader.

Perçant les nuages, les « Hurricane », tels des aigles s'élançant sur leurs proies, foncent sur l'ennemi. Douglas Bader calcule son élan, et, lorsqu'il tient le « Heinkel III » qu'il a choisi à portée de ses mitrailleuses, il ouvre le feu. Atteint en plein, l'avion allemand fait quelques pirouettes désordonnées et pique du nez sur le sol. Le plongeon de la mort...

Un « Messerschmitt » qui a assisté à ce combat veut venir au secours de son camarade. Mais, plus rapide que son adversaire, Douglas Bader a pointé ses mitrailleuses. Et une nouvelle victime s'inscrit sur son tableau de chasse...

Tout cela n'a pris que quelques minutes. Quelques minutes qui ont suffi à Bader et à ses camarades pour faire reprendre à la « Luftwaffe » le chemin de retour, non sans lui avoir détruit onze appareils.

L'escadrille anglaise a regagné sa base. On la félicite. On cherche son chef, mais, modeste, ce dernier a disparu : « Toujours le même, murmure un de ses camarades : le premier en action, le dernier à rechercher des félicitations... »

Ce Douglas Bader, célèbre désormais dans tout l'Empire britannique, et même chez l'ennemi, qui est-il ? Comment est-il celui que l'on a surnommé « Le miracle de l'air » ?

* * *

En 1930, un jeune fermier, occupé à ses paisibles travaux de champ, entendit, soudain, le ronronnement d'un moteur. Il leva à peine les yeux au ciel, habitué qu'il était à ce bruit. Mais tout d'un coup il lâche ses outils et suit avec angoisse les évolutions de l'appareil. Quelque chose lui dit que ce dernier est en difficulté. En effet, voici l'avion piquant du nez à une vitesse vertigineuse. Il s'écrase en flammes. Le jeune fermier, qui a gardé tout son sang-froid, va chercher du secours. Il s'élance vers l'appareil et en retire un tout jeune homme, évanoui et maculé de sang. Une ambulance arrive aussitôt. Heureusement, non loin de là, il y a un hôpital...

Deux jours durant, les chirurgiens livrent à la mort une lutte acharnée. Mais c'est fini : il est sauvé ! Et, fait étrange, ces mêmes chirurgiens, qui n'ont pas craint d'affronter la mort, semblent avoir peur d'affronter le vivant. Ils tiennent un conciliabule animé : « C'est toi qui iras lui annoncer la chose. » — « Je n'en aurai jamais le courage ; vas-y toi-même ! » Finalement, c'est le plus jeune d'entre eux qui est chargé de la mission. Il se dirige vers le lit du malade. Il hésite



Le squadron-leader D. R. S. Bader, de l'aviation canadienne, a perdu ses jambes. Cela ne l'empêche pas d'être un as. Son escadrille, dont plusieurs membres portent fièrement la D.F.C., a mis à son actif en trois sorties 33 avions ennemis. Un beau record. Son infirmité ne le gêne nullement et il poursuit sa tâche avec une étonnante vigueur.

LE HEROS SANS JAMBES...

et, enfin, il murmure lentement dans l'oreille de ce dernier : « Il ne faut pas t'en faire, mon vieux, car nous t'avons sauvé de la mort. Malheureusement, il a fallu payer un tribut : tes jambes... » Le jeune aviateur sourit doucement. Et, sans hésiter un instant, il demande : « Est-ce que cela m'empêchera de voler à l'avenir ? » Le médecin, étranglé par l'émotion, tourne la tête...

Des mois et des mois se sont écoulés. Douglas Bader — car c'était lui — va, enfin, quitter l'hôpital, muni d'une paire de jambes artificielles.

Dans l'armée, si dur que soit le règlement, il doit être appliqué. La R.A.F. se vit donc obligée de réformer Bader. Mais celui-ci ne se tint pas pour battu. Il voulait et il POUVAIT voler. Contre vents et marées, il décida de prouver à ses chefs qu'il pouvait encore servir son pays.

Ayant trouvé un emploi de voyageur de commerce, et étant parvenu à trouver un système lui permettant de conduire lui-même sa voiture, il économisa de l'argent et se fit inscrire comme élève dans une école de pilotage.

Les premiers temps, il lui fut terriblement pénible de se mouvoir dans l'appareil à sa guise, ses jambes artificielles constituant un très grand obstacle. Mais Bader VOULAIT REUSSIR. Sa décision était si ferme qu'elle lui permit, au bout de quelque temps, d'obtenir son brevet de pilote ! Et, pour mieux entraîner ses jambes, il s'adonna au cricket, sport dans lequel il excellait avant son accident.

La guerre ayant éclaté, Douglas Bader offrit ses services à la R.A.F., en faisant valoir qu'il avait pu obtenir, malgré son infirmité, sa licence de pilote civil. L'excellence de cette thèse ne parvint néanmoins pas à convaincre qui de droit, et sa demande fut rejetée. Cette fois-ci non plus, Bader refusa de se considérer battu. Il revint à la charge avec tant d'insistance que les autorités, séduites par tant d'enthousiasme — et surtout pour le faire tenir tranquille — acceptèrent de lui faire subir un essai de vol. Quelle fut leur surprise de constater que l'infirme maniait admirablement bien l'appareil ! Et qu'au surplus il possédait un rare « sens de l'air », comme on dit dans le jargon de l'aviation !

Aussitôt, on lui offrit un emploi de « taxi-driver », c'est-à-dire qu'on le chargea de piloter les avions des usines jusqu'aux aérodromes. Mais Bader, loin d'être satisfait, voulait de l'action. Il refusait de laisser ses camarades se battre, sans qu'il prît part, lui aussi, à la bataille.

* * *

Journellement, le ministère de l'Air fut bombardé de demandes « urgentes » du jeune infirme de trente ans. Et, une fois de plus, sa ténacité vint à bout de toutes les hésitations !

Affecté à une escadrille de chasseurs, Bader, dès son premier combat, inscrivit sur son tableau de chasse des victoires sensationnelles. Tous les jours, souvent deux fois par jour, il prenait l'air, livrant à l'ennemi une lutte acharnée, mortelle. Tous les jours, il revenait chargé de nouveaux lauriers. Ses camarades, fussent-ils les as des as, ne parlaient plus de Bader qu'avec une profonde admiration. Son courage, son savoir-faire, son esprit de combativité commençaient à être cités en exemple. Et sa légende s'enflait, s'enflait, faisant le tour de la Grande-Bretagne d'abord, de l'Empire ensuite...

On pourrait raconter d'innombrables anecdotes sur Bader. Nous nous contenterons de rapporter celle-ci, la dernière en date :

Il y a quelques semaines, après un combat terrible au-dessus de la mer du Nord, l'appareil de Bader, atteint, parvint néanmoins à revenir. Avec beaucoup d'habileté, Bader réussit à atterrir sur une plage, bien que l'avion fût terriblement endommagé. On accourut aussitôt à son aide.

— Que pouvons-nous faire pour vous ? lui demanda un infirmier.

— Presque rien : redressez ma jambe, car je crois qu'il y a là quelque chose qui ne va pas.

La chose ayant été faite, Bader s'engouffra dans un autre « Hurricane » et reprit l'air, à la recherche de nouvelles victimes.

Telle est, résumée succinctement, l'histoire de ce héros de l'air, de ce « miracle de l'air », de l'homme QUI NE S'AVOUE JAMAIS VAINCU, et que Sa Majesté a décoré du « D.S.O. » et de la « D.F.C. ».

Douglas Bader, un nom désormais immortel dans l'histoire de l'aviation...

IMAGES
Hebdomadaire paraissant le Lundi
Publié par la Maison d'Edition "Al Hilal"
Directeurs-Propriétaires :
EMILE & CHOUCRI ZAIDAN
Bureaux : Au Caire : Immeuble Al Hilal, Rue El Amir Kadadar. Téléphone : 46064 (5 lignes). Alexandrie : 42, rue Nébi Daniel. Tél. : 27412.
ABONNEMENTS
Egypte et Soudan (nouveau tarif) .... P.T. 75
Pays faisant partie de l'Union Postale Universelle P.T. 100
Autres pays .... P.T. 130
Adresse : Poste Centrale — Le Caire

PROUESSES

RETOUR DE GRÈCE...

Les hardis combattants de l'air, après avoir subi de rudes émotions en Grèce, non tant à cause d'eux-mêmes qu'à cause de ceux qu'ils devaient évacuer, sont, enfin, revenus sains et saufs.

Faire parler un aviateur de ses exploits n'est pas chose aisée. Mais nous sommes parvenus, néanmoins, à glaner quelques « histoires ».

JUSQU'AU BOUT...

Un hydravion « Sunderland » était en train de refaire son plein d'essence, dans la baie d'Eleusis. Cinq bombardiers ennemis l'aperçurent et se mirent à l'attaquer « en piqué ». A sept reprises différentes, ils arrosèrent l'hydravion de balles. Ce dernier prit feu, mais son équipage resta à son poste jusqu'au bout. Les deux mitrailleurs continuèrent à tirer jusqu'à ce qu'ils fussent parvenus à « descendre » un appareil. Mais, à ce moment-là, l'hydravion commençait à couler littéralement sous eux. Ne pouvant plus poursuivre la lutte, l'équipage décida de gagner la côte à la nage. Malheureusement, un des artilleurs ne savait pas nager. « Qu'à cela ne tienne, lui dit le pilote adjoint, un Australien, come on ». Et, le prenant par la ceinture, il le traîna avec lui, malgré son poids, aidé il est vrai par la jaquette de sauvetage de l'artilleur.

DEUX NURSES EN UNIFORME

Ayant assuré le départ de leurs malades, deux nurses « empruntèrent » une ambulance, et se dirigèrent vers une station de la R.A.F. Quand elles arrivèrent, la station n'était plus qu'une ruine fumante. Et pour comble de malchance, le dernier appareil s'était envolé, emmenant les derniers passagers. Il ne restait plus à terre que le Squadron-leader, un pilote anglais, un pilote grec et quelques autres membres de la R.A.F.

Ne perdant pas son sang-froid, le Squadron-leader décida d'embarquer tout le monde à bord d'un pétrolier. Puis, s'apercevant que les vêtements des nurses étaient en loques, il prêta sa tunique et ses « shorts » à l'une d'entre elles, alors que le pilote prêta sa tunique à l'autre.

L'aventure allait commencer.

Le Squadron-leader parvint à trouver, avant de « lever l'ancre », quatre mitrailleuses. « Avec ça et notre appareil de T.S.F., nous pouvons faire le tour du monde », dit-il en guise d'adieu à Athènes.

Navigant la nuit, recouvrant, durant le jour, le bateau de draps blancs, afin de le rendre méconnaissable aux aviateurs ennemis, le Squadron-leader, après avoir indiqué sa position à sa base, poursuivit sa route. Un soir, il aperçut un « Sunderland » en train d'embarquer des « passagers ». Il lui donna un sérieux coup de main, l'aidant à transborder les évacués. Et, en guise de récompense, il demanda à son collègue de prendre avec lui les deux nurses...

Un autre soir, il fut attaqué par un avion... grec ! Grâce au pilote hellène, se trouvant à bord, il put faire expliquer à l'aviateur grec qui tirait sur l'hydravion qu'il y avait... erreur sur la personne !

Finalement, le pétrolier parvint à destination. Quelle fut la surprise du Squadron-leader de s'entendre sermonner par ses supérieurs :

— « Nous vous avions recommandé, par T.S.F., de vous débarrasser des centaines et des centaines de gallons d'essence qu'il y avait à bord de votre pétrolier, et pourtant vous les avez ramenés ! N'étiez-vous donc pas conscient du danger que vous courriez ? »

Le Squadron-leader sourit. « Je suis entêté, dit-il, plus tard, à un ami ; j'avais décidé de tout ramener et je l'ai fait ! »

Mais ce que le Squadron-leader ne savait pas, c'est que ses chefs furent très heureux de recouvrer l'essence et le pétrolier intacts...

HUMOUR...

Bien que les événements vécus par les évacués fussent plutôt tragiques, ceux qui les racontent, ceux qui, hier encore, les ont senti passer, semblent être revenus de Grèce avec une provision d'humour et d'anecdotes savoureuses qu'on ne se lasse pas d'entendre, quand elles sont contées par un des rudes gaillards de la R.A.F., de l'armée ou de la marine.

En voici une, telle que l'a racontée un colosse de près de deux mètres de haut :

— « Nous étions entassés dans un de ces caïques grecs grands comme un mouchoir de poche. Il faut croire que notre caïque devait avoir un attrait particulièrement intéressant pour ces messieurs de la Luftwaffe, car ils nous envoyaient sans arrêt des « pruneaux ». On eut juré une manne céleste extrêmement abondante, tellement il en pleuvait ! Devant ce déluge, j'aurais juré que l'évacuation de Dunkerque ne fut qu'une répétition générale devant celle-ci ! Heureusement, la R.A.F. était là ! Nos « boys », avec une maîtrise et un courage admirables, aussitôt que les « coucous » de Gœring apparaissaient, étaient à leurs trousses. On eut pu croire qu'ils se donnaient à chaque fois rendez vous, tellement ils arrivaient presque à la même minute. Et ils en « descendaient » ! Et ils en faisaient fuir, que c'était un plaisir à voir ! Moi, un vétéran des champs de bataille, je n'aurais pas donné ma place contre une baignoire à l'Opéra, un soir de première... N'empêche que nous devons une fière chandelle aux « boys » de la R.A.F.... »

Et cette autre :

Un hydravion était en train d'embarquer des « passagers ». S'étant bombardé lui-même « chef de gare », comme il disait, un sapeur, portant une large blessure à la tête, encourageait ainsi, de sa voix de stentor, les gens à monter :

— « Allons, ladies and gentlemen, le train va partir. Tous les touristes en voiture ! Tout le monde sur le toit, afin de ne rien perdre du beau spectacle que vont, sans doute, nous offrir ces braves Allemands ! »

Cette bonne humeur qui ne cessa qu'au moment où tout le monde fut installé ne contribua pas pour peu à faire régner un ordre parfait, car lors-



Les forces britanniques revenant de Grèce n'ont pas oublié leurs instruments de musique. Voici l'un d'eux, affublé de son casque d'acier, donnant un concert, au pied levé, à son débarquement quelque part dans le Proche-Orient.

DANS LE CIEL...

Les héros sont, en général, modestes. Ils n'aiment pas clamer leurs exploits, et même, ils se dérobent aux louanges et à la publicité. Nos lecteurs ont eu l'occasion de lire, depuis les débuts des hostilités, quelques histoires qui eurent pour auteurs des combattants héroïques de tout âge et de toute arme. Nous avons tenu à rapporter ici quelques faits, dont les héros sont des aviateurs et un jeune artilleur. Néanmoins, disons-le tout de suite, ces faits d'armes ne constituent nullement des exploits extraordinaires. Bien au contraire, ils ressemblent à des actions assez banales — pour le combattant, bien entendu ! — car il en accomplit tous les jours de pareils. Ces quelques récits, contés sobrement, sans aucun effet littéraire ou romancé, acquièrent, par ce fait même, beaucoup plus de relief. Comme on dit dans le jargon militaire, c'est du « stuff » quotidien.

La R.A.F., sa tâche accomplie, ayant harcelé l'ennemi, lui ayant occasionné de lourdes pertes, se retire de Grèce conformément aux ordres reçus.

que les gens rient, ils oublient de créer de la panique.

QUELQUES FAITS...

Un « Blenheim », touché, avait dû regagner son aérodrome. Celui-ci était en flammes. Néanmoins, deux pilotes (dont l'un était Américain et s'était enrôlé comme « Canadien ») grimpèrent dans l'appareil. La roue arrière était complètement détruite. Mais nos deux gaillards, loin d'être découragés, se débrouillèrent tant et si bien, pendant un temps relativement long, qu'ils parvinrent à faire décoller l'appareil et à le sauver, ainsi, des flammes.

* * *

Un aérodrome « quelque part » en Grèce. Tous les avions sont partis en mission. Soudain, à l'horizon, un avion ennemi. Tous les hommes demeurés à l'aérodrome, pilotes anglais et grecs, « rampants », cuisiniers, etc., s'alignent, armés chacun de son fusil-mitrailleur. L'avion arrive. Une réception chaleureuse l'accueille. L'aérodrome, cette fois-ci du moins, ne subira pas des dommages...

« Celui qui n'a pas vu notre Air-Commodore, célèbre « as » de la dernière guerre, épauler calmement son fusil et essayer de viser juste n'a rien vu d'émotionnant dans sa vie », nous dit un jeune membre de la R.A.F., qui porte discrètement un bout de ruban, témoin de ses exploits...

* * *

La retraite ayant été ordonnée, l'armée se mit en marche, dans l'ordre le plus parfait. Au-dessus des hommes, anges tutélaires, les avions veillaient sur leur sécurité. Et lorsque une halte était décidée, les aviateurs, avec un cran extraordinaire, atterrissaient sur les terrains les plus accidentés...

* * *

Il y a l'histoire d'un jeune pilote qui s'offrit comme volontaire pour patrouiller au-dessus des côtes helléniques, afin de s'assurer que tous les bateaux, toutes les embarcations étaient parties. Deux « Messerschmitt 110 » l'aperçoivent. Ils abandonnent les bateaux qu'ils étaient en train de mitrailler et s'élancent sur lui. Malheureusement pour eux, ce fut le jeune pilote britannique qui eut la main heureuse... « Thanks, R.A.F. », reçut-il, quelques minutes plus tard, par T.S.F., du bateau qui avait suivi la lutte.

Le pilote, infatigable, ne regagna sa base que lorsque le dernier convoi eut quitté les eaux grecques.

* * *

Un sergent-pilote volait vers Athènes. Cinq « C.R. 42 » le repérèrent. Ils lui donnèrent la chasse. L'appareil du sergent ne possédait aucun armement. Il essaya pendant quelque temps d'échapper à l'ennemi, mais, plus rapides, les avions allemands eurent finalement raison du petit appareil du Britannique. Tombé à l'eau, le sergent fut repêché par un bateau transportant des munitions. Ce dernier, durant tout le trajet, fut l'objet de furieuses attaques « en piqué ». Néanmoins, il réussit à gagner Argos. Une attaque particulièrement violente parvint, cette fois-ci, à incendier le bateau. Le sergent, une fois de plus à l'eau, se met à nager, pour gagner le rivage voisin. Mais les ennemis semblent s'acharner contre lui, lui envoyant des balles sans arrêt. Ne l'ayant pas atteint, les aviateurs font demi-tour. Le sergent file vers une base aérienne, demande à un bombardier de le ramener à sa propre base, et, en cours de vol, l'appareil est attaqué par une formation ennemie. Le bombardier se défend avec vigueur, mais des balles atteignent son moteur. Il arrive quand même à atterrir. Alors, le sergent-pilote, qui vient de vivre quelques heures d'émotion, s'écrie : « Et maintenant je vais pouvoir, enfin, retourner à ma base, regrimper dans un appareil, et leur montrer combien dure est ma peau ! »

* * *

Nous aurions aimé parler des avions et des hydravions des « British Overseas Airways », car eux aussi, bien que démunis de tout moyen de défense, prirent une part magnifique dans l'évacuation de la Grèce, leurs pilotes risquant leur vie à chaque seconde, avec un esprit d'abnégation tel qu'il suscita l'admiration de tous ceux qui avaient été témoins de leur travail.

Consciente de ses terribles responsabilités, la R.A.F., qui depuis le début des hostilités s'est taillée une part de lion dans l'épopée de l'Empire britannique, fut la dernière à avoir quitté la Grèce. Elle ne s'en alla que lorsque S.M. le Roi, les princes, les ministres, bref tout le personnel dirigeant du gouvernement légitime, furent partis.

La première en action : la dernière à partir : telle devrait être la fière devise de la Royal Air Force.

MON «SPITFIRE» EN FLAMMES

Au-dessus de la mer du Nord, un « Spitfire » et un « Heinkel » se livraient une lutte à mort. L'avion britannique parvint à « descendre » son adversaire, mais, à son tour, il tomba à l'eau, en flammes. Voici le récit que fit le pilote de la R.A.F.

Je patrouillai au-dessus de la mer du Nord, le 3 avril dernier. Ayant aperçu un « Heinkel », je me lançai à sa poursuite, et je fus assez heureux pour le « descendre ». Ici, je voudrais me rapporter à mes entretiens radiophoniques, tels que je les trouve consignés dans le rapport.

Le premier message que j'ai expédié fut celui-ci : « Ai abattu un « Heinkel ». Il a piqué du nez dans l'eau ».

Deuxième message : « Des pêcheurs sont en train de recueillir l'équipage allemand ».

Troisième message : « Mon appareil est en feu ».

Et, enfin, dernier message : « Selon instructions reçues, je vais tâcher d'amerrir ».

Ces explications préliminaires données, je vais continuer mon récit :

Quand je repris mes sens, on me dit qu'il y avait trois jours que je me trouvais à l'hôpital. J'ai fait alors un effort de mémoire, pour essayer de me rappeler ce qui m'était arrivé, et j'ai abouti aux conclusions suivantes : Je me suis posé sur l'eau à la vitesse de 65 milles à l'heure. L'appareil piqua du nez dans l'eau et commença aussitôt à couler. Autant que je puisse me souvenir, je me trouvais moi-même « dans le bain », et tout me parut d'un vert qu'à un autre moment j'eusse pu trouver très poétique. Je me défis rapidement de tous les vêtements superflus, sentant que, d'une minute à l'autre, l'appareil allait complètement disparaître. Mon parachute s'était accroché, mais je parvins à l'enlever sans l'endommager. Après avoir jeté un coup d'œil dans la tourelle de bombardement, je pus, finalement, me glisser hors de l'avion. J'essayai, aussitôt, de remonter à la surface de l'eau.

La pression était très forte. Je dépensai des efforts inouïs, et ce qui me semblait vert tout à l'heure commençait à m'apparaître noir... Heureusement, c'est au moment où je commençais à suffoquer que je parvins, enfin, à atteindre la surface. Je défis mon parachute, mais, malgré tous mes efforts, je ne réussissais pas à me maintenir sur l'eau, à cause des coups de roulis hauts d'environ cinq à six pieds. Je décidai alors de me débarrasser de mon casque, mais, à chaque fois que j'essayai, je commençai à couler. Je passerai sur les autres détails...

Finalement, j'aperçus un chalutier venant dans ma direction. Je m'escrimai à manœuvrer dans l'eau et, grâce à ma vareuse de sauvetage, je pus demeurer à la surface pendant une dizaine de minutes. Néanmoins, mes vêtements commençaient à devenir de plus en plus lourds et me tiraient de plus en plus vers le fond. J'ouvris alors le plus que je pus le parachute et je m'aperçus tout de suite qu'il « m'enlevait du poids », comme on dit en termes hippiques. Cela, néanmoins, ne dura pas longtemps, mais heureusement, entre temps, le chalutier arriva. Mais il était réellement moins une...

LA R.A.F. NOUS A SAUVÉS

On se souvient encore du torpillage du « Kensington Court », au au récit duquel le monde civilisé avait frémi d'indignation, à l'époque. Ci-dessous, nous donnons aux lecteurs une narration des événements tels qu'ils se sont passés et tels que les a vécus le capitaine J. Schofield, auquel nous cédons la parole.

Mon bateau, le « Kensington Court » — 4.863 tonnes — avait quitté l'Argentine et faisait route vers Birkenhead, chargé d'une cargaison de blé. Soudain, nous aperçûmes le périscope d'un sous-marin. Ce dernier, sans aucun avertissement, ouvrit le feu. Après qu'il eût tiré cinq coups de canon, il s'approcha de la poupe du navire, naviguant près de ce dernier, jusqu'à ce que j'eusse donné à mes hommes l'ordre d'arrêter les machines. Après quoi, j'ordonnai à tout le monde de s'embarquer sur les canots de sauvetage.

Une des embarcations fit aussitôt naufrage. Nous réussîmes, quant à nous, à nous éloigner du navire. Heureusement, car nous ne tardâmes pas à entendre une explosion terrible secouer notre « Kensington Court » — explosion due, sans doute, à une puissante torpille. Nous ramâmes de toutes nos forces, attendant les secours que j'avais réclamés, en lançant un « S.O.S. », avant de quitter le bateau. Notre attente ne fut pas de longue durée, car j'aperçus bientôt un aéroplane. Pour encourager mes compagnons, je leur dis que cet avion était certainement un appareil britannique qu'on nous avait envoyé dès la réception de mon « S.O.S. ». Bien que tout le monde se fût mis à applaudir, nous étions secrètement persuadés que l'avion ne pourrait pas, hélas, nous secourir tous. Notre unique espoir était que l'avion signalât notre position à un bâtiment de guerre, et que ce dernier arrivât à temps pour nous recueillir. Mais je ne devais pas tarder à être détrompé.

En effet, l'hydravion se posa sur l'eau et quelqu'un nous fit signe de tenir bon. A ce moment-là, nous comprîmes qu'il allait nous prendre à bord. Nous étant rapprochés de l'appareil, nous vîmes un second hydravion posté à quelques mètres du premier. Je dis à l'officier que nous étions 34 survivants, et que je craignais qu'il ne fût possible de nous embarquer tous. Il me rassura, en me répliquant que son appareil allait prendre 20 d'entre nous, et que l'autre hydravion prendrait le reste de l'équipage.

Bien que je fusse loin d'être un apprenti en ce qui concerne les choses de la mer, je me demandai comment ils allaient s'y prendre pour nous transborder, tellement la mer était houleuse, n'accordant aucun instant de répit. Quelle fut donc ma surprise lorsque je vis s'ouvrir dans le flanc de l'hydravion une porte, et un bateau gonflé à bloc d'air (tout comme les coussins qu'on vend sur les quais des chemins de fer) en sortir ! Tout se passa sans la moindre anicroche, et, lorsque nous fûmes enfin confortablement installés dans l'hydravion, on nous offrit du thé et des cigarettes. Ils furent les bienvenus !

Nous étions à peine à quelques minutes de notre départ que nous entendîmes au-dessus de nous le bruit d'un moteur. « Ne vous en faites pas, nous dit le pilote, c'est certainement un des nôtres qui a capté votre « S.O.S. » et qui vient à votre secours. » Mon interlocuteur avait deviné juste, car l'avion ne tarda pas à se faire reconnaître et à demander si nous savions vers quelle direction le sous-marin s'était dirigé. Car il faut que je dise que ce dernier avait disparu, dès qu'il eût entendu ronronner le premier hydravion que nous avions aperçu...

Lorsque nous fûmes réconfortés, je remerciai chaleureusement les braves aviateurs en mon nom et en celui de mes camarades. Surpris, le pilote me répondit : « Pourquoi me félicitez-vous ? Je n'ai fait qu'accomplir mon devoir ! Et puis, après tout, ce n'était pas une tâche bien difficile ! »

« Braves aviateurs, me dis-je. Si tous les hommes de la R.A.F. sont comme vous, l'Angleterre n'a réellement rien à craindre... »

QUAND LES «DORNIER» FUIENT LE COMBAT...

Le récit qui va suivre se déroula le 28 mars dernier. Un bombardier «Lockheed Hudson» patrouillait au-dessus de la mer du Nord... ainsi commence l'aventure qui, grâce à l'indiscrétion du « News Chronicle », de Londres, est parvenue au public.

« L'équipage était composé d'un pilote, d'un sergent-pilote, d'un opérateur de T.S.F. et du mitrailleur. Aucun d'entre eux n'avait encore atteint sa vingt-unième année. Mais bien que jeunes, ils sont tous d'une discrétion incroyable ! Il m'a fallu déployer, pour tirer le moindre mot, des trésors d'éloquence. » Ainsi écrit notre confrère, W. J. Cumming, qui cède, ensuite, la parole au pilote :

« Nous quittâmes l'aérodrome vers midi, pour accomplir une mission qui n'avait rien d'extraordinaire. Nous nous trouvions à environ 160 milles de notre point de départ, lorsque, au loin, je vis, volant assez lentement, deux avions. Je me tournai vers le navigateur et lui dis : « Je crois que ce sont des appareils allemands ».

« J'allumai les pleins gaz et je mis le cap dans leur direction. Nous ayant aperçus, ils essayèrent de filer. Mais, décidé à ne pas les laisser faire, je grimpai « dans le soleil » et ouvris le feu sur l'un des avions, laissant le temps à l'autre de filer. Malheureusement, ils avaient une trop grande avance sur nous, et il nous fallut courir pendant longtemps, pour avoir la chance de pouvoir les atteindre avec nos mitrailleuses.

« Je regrimpais « dans le soleil » et manœuvrais en sorte de pouvoir piquer sur lui (l'avion que j'avais choisi) sans qu'il nous vît.

« Je fus assez heureux pour réussir la manœuvre et envoyer quelques balles meurtrières. Meurtrières est le mot, car je vis, aussitôt, que le mitrailleur de l'avion ennemi gisait dans sa tourelle, sans doute mort... »

Fatigué sans doute d'avoir parlé pendant si longtemps, le pilote céda, à son tour, la parole au mitrailleur :

« Nous avons criblé le « Dornier » de balles. A plusieurs reprises, notre pilote — il est toujours le même ! — frôla littéralement de l'aile l'appareil ennemi. Nous étions si près que j'aurais pu le toucher, ou bien compter le nombre de trous que mes balles avaient faits. L'Allemand fit tout son possible pour s'échapper, car il était visible qu'il ne désirait pas affronter le combat. Mais notre pilote dansa autour de lui et s'attacha à ses traces comme un chien policier qui suit une piste !

« Parfois, les évolutions des deux avions ennemis (qui, malgré tout, s'efforçaient de voler côte à côte) nous amenèrent à une cinquantaine de pieds du niveau de la mer.

« Nous attaquâmes six fois les Allemands avant que (ils s'étaient résignés entre temps à la bataille) d'être atteints nous-mêmes. Les balles de l'ennemi volaient autour de nous, mais je ne me rendis compte de la chose que lorsque le moteur se mit à pétarader. Une balle avait percé le réservoir d'huile et le moteur s'arrêta brusquement.

« Quant à l'avion sur lequel nous avions concentré notre attaque, je l'aperçus, pour la dernière fois, glissant lentement vers la mer. S'il a pu rentrer chez lui, c'est qu'il fut vraiment chanceux...

« Pour ce qui est de notre appareil, après un échange de messages par T.S.F., nous réussîmes à regagner notre aérodrome, et ce n'est qu'une fois à terre que le pilote m'avoua qu'il avait atterri « quasi à l'aveuglette ». Mais le principal n'était-il pas de ramener l'avion et autant que possible... l'équipage ? »

J'AI «VECU» DUNKERQUE...

Pour les historiens futurs, l'évacuation de Dunkerque constituera un éternel sujet d'étonnement. Jusqu'aujourd'hui, en effet, on n'a pas fini de discuter de la façon admirable dont le corps expéditionnaire britannique a pu être sauvé et embarqué sous les yeux et les bombes ennemis. Un fait est, néanmoins, certain : c'est que la R.A.F. a joué un rôle capital dans ce magistral embarquement. Les pilotes de la R.A.F. ne sont pas très loquaces lorsqu'il s'agit de parler de leurs exploits, mais, grâce à une insistance tenace, un journal américain est parvenu à obtenir le récit que l'on va lire, et qui est dû à un Squadron-Leader, qui a préféré garder l'anonymat. Après avoir relaté les mille péripéties du premier jour, le pilote passe rapidement en revue les événements des jours suivants. Nous avons glané quelques extraits, pour donner aux lecteurs une idée de la tâche écrasante — surhumaine, ont dit d'aucuns — qui fut celle de la R.A.F., chargée de veiller au sauvetage de centaines de milliers d'hommes.

Le second jour, nos supérieurs nous avaient assigné des buts précis. Néanmoins, je détachai deux avions en francs-tireurs, afin d'effectuer des patrouilles, le premier à 12.000 pieds au-dessus des nuages, et le second à 2.000 pieds. Le reste de l'escadrille s'envola vers Calais. Je venais d'accomplir la moitié de la route lorsque j'entendis, dans mon appareil de T.S.F., l'un des francs-tireurs dire à l'autre : « Oh ! regarde ce qui arrive, mon cher, des hordes et des hordes de Messerschmitt ! » Son camarade répondit aussitôt : « O. K., boy. Occupe-les : je grimpe ! »

Nous fîmes demi-tour, afin de venir à l'aide de nos camarades. Chemin faisant, nous rencontrâmes quelques « Junker », gardés par des « Messerschmitt », en train d'arroser de bombes un bâtiment et un transport. Risquant d'être atteints par les bombes antiaériennes de nos propres navires, mes compagnons et moi-même plongeâmes sur les avions ennemis. Pris à l'improviste, ces derniers payèrent, lors de cette première plongée, un assez lourd tribut. Nous reprîmes de la hauteur pour nous regrouper, mais entre temps les Allemands furent prêts à la bataille et notre tâche fut loin d'être aisée, étant donné leur supériorité numérique. Je choisis un « Messerschmitt » qui se trouvait juste au-dessous de moi et je fonçai sur lui. Je n'eus pas à le regretter...

* * *

Nous étions anxieux d'en finir avec nos adversaires, pour arriver à temps à Dunkerque, où nos camarades avaient à soutenir une lutte contre un ennemi terriblement supérieur en nombre. J'appelai un des francs-tireurs à la radio, et, de sa voix la plus candide, il me répondit : « Ne vous pressez pas : j'en ai déjà descendu quatre ». Il n'avait pas fini d'énoncer ces mots que j'entendis : « Sacrebleu, mon moteur s'arrête ! » Puis : « Je brûle ! ». Deux secondes de silence — deux secondes qui me parurent des siècles ! — s'écoulèrent et j'entendis de nouveau sa voix fraîche de gamin : « Yippee ! Il y a un croiseur juste au-dessous de moi ! Je vais m'évader ». Et une seconde plus tard : « Oui, mais comment ? »

En effet, il est excessivement difficile, pour ne pas dire impossible, de sortir d'un « Spitfire », La seule façon d'y parvenir est de retourner complètement l'appareil et de se sauver par la capote — si, toutefois, on arrive à le faire. C'est ce qu'il fit d'ailleurs, car trois jours plus tard je le vis arriver à notre mess, vêtu d'une veste de sous-lieutenant de marine, d'une paire de pantalons fantaisie, et portant sur le dos un havresac de marin...

Ce deuxième jour ne fut pas d'un rendement très fructueux pour nous — c'est-à-dire pour mon escadrille. A part les avions que nous avions abattus entre Calais et Douvres, nous n'inscrivîmes à notre tableau de chasse qu'une quinzaine d'appareils nazis — ce qui était loin de constituer un record pour mon escadrille, habituée à des festins plus généreux.

* * *

Le troisième jour commença pour nous très tôt, prévenus que nous fûmes que, ce jour-là, on allait tenter d'embarquer le plus d'hommes possible. Nous fûmes à l'œuvre bien avant l'aube, car jusqu'à l'heure du petit déjeuner nous eûmes le temps d'aller deux fois à Dunkerque et de revenir à notre base. Ces deux voyages valurent une trentaine de combats à mon escadrille laquelle, apparemment, ne s'en tira pas trop mal, puisque aucun de nous ne fut porté absent.

Après le petit déjeuner, nous livrâmes le plus dur combat de la « saison », contre une centaine — si ce n'est plus — de « Messerschmitt 109 ». On eût dit une nuée d'abeilles, tellement on en voyait, à gauche, à droite, en haut et en bas ! Nous fonçâmes quand même dans le tas, après que chacun de nous eût choisi un adversaire.

Mes souvenirs de cette bataille ne sont pas très précis, car je n'arrêtai pas d'évoluer entre 1.000 et 15.000 pieds. Néanmoins, ce dont je suis certain, c'est d'avoir descendu cinq appareils nazis. Quant au reste de l'escadrille, il faut croire qu'elle se débrouillait gentiment, car le ciel était noir de fumée. D'une fumée qui ne provenait pas des nôtres, étant donné que nous ne perdîmes qu'un appareil dans cette demi-heure infernale. Encore le pilote réussit-il à atterrir et à m'annoncer par la T.S.F. qu'il était sain et sauf, et qu'il regrettait de devoir assister au combat « d'en bas ».

Nous réussîmes à disperser l'ennemi, mais notre joie ne fut pas de longne durée, car nous vîmes apparaître aussitôt une nouvelle nuée de « Messerschmitt » : des « 110 », cette fois-ci. Je descendis trois appareils, mais je dois avouer que j'avais commencé à sentir un « black-out » complet autour de moi...

En toute conscience et en toute loyauté, comme il se doit pour un sportsman, je dois quand même avouer que les aviateurs allemands, ou du moins la plupart d'entre eux, n'ont rien d'extraordinaire. J'en ai rencontré quelques-uns animés d'un grand désir de se battre, mais, en général, ils préfèrent éviter — pour ne pas dire fuir — le combat. Il faut également ajouter qu'ils semblent manquer d'entraînement, alors que les nôtres, avant que d'être lancés dans la bagarre, connaissent leur « métier » presque à fond.

Que la « Lutfwaffe » nous soit supérieure en nombre : d'accord. Mais avion contre avion, et homme contre homme, le Britannique, avec son esprit sportif et son sang-froid classique, est infiniment supérieur à l'avion et à l'aviateur du maréchal Gœring...

Un jour viendra, d'ailleurs, où, pas trop handicapé par l'infériorité numérique, la R.A.F. le lui prouvera...

L'ART D'ETRE GENERAL

par le GENERAL SIR ARCHIBALD WAVELL

Voici la troisième des conférences prononcées par le général Sir Archibald Wavell, commandant en chef des forces britanniques dans le Moyen-Orient, au Trinity College de l'Université de Cambridge en 1939. Dans ses deux premières conférences, que nous avons publiées dans nos deux derniers numéros, le général Wavell a énuméré les qualités physiques, morales et intellectuelles que doit posséder un général. Il a également indiqué la façon dont un chef militaire doit se comporter avec les officiers de son état-major et avec ses hommes. Dans le chapitre que l'on va lire, le général Wavell traite une des questions qui, depuis la dernière guerre, ont fourni matière aux plus vives controverses : celle des rapports qui, en cas de guerre, doivent exister entre les chefs civils et les chefs militaires.

Ma troisième conférence traitera des relations entre les commandants supérieurs et leurs maîtres, les politiciens qui les dirigent. C'est là un terrain difficile et qui a donné matière à plus d'une controverse. Comme vous devez le savoir, les rapports entre les militaires et les politiciens n'ont pas été précisément heureux au cours de la dernière guerre. En un mot, les politiciens accusèrent les militaires d'étroitesse de vues et de pédantisme professionnel, tandis que les militaires, de leur côté, inclinèrent à attribuer un grand nombre de leurs difficultés à l'immixtion des politiciens. Cette friction entre civils et militaires est, relativement, un nouveau facteur dans la guerre. Elle constitue une caractéristique de la démocratie et non de l'autocratie.

Dans l'antiquité, la différence existant entre les civils et les militaires était à peu près nulle et, en fait, soldats et hommes d'Etat étaient interchangeables. Rappelez-vous, dans l'histoire de la Grèce classique, l'aventure de Cléon et de Nicias, dans la guerre du Péloponèse entre Athènes et Sparte. Le démagogue Cléon, chef de l'opposition, critiquait le conservateur Nicias. Celui-ci, pensant embarrasser son adversaire, lui adressa un défi : « Prenez donc le commandement des troupes et nous verrons si vous pourrez faire mieux. »

Malheureusement pour Nicias, et malheureusement aussi pour Athènes, Cléon releva le défi et remporta une éclatante victoire. Dans l'ancienne Rome, une condition indispensable pour assumer le commadement sur le champ de bataille était d'avoir passé par tous les degrés de la magistrature ; en d'autres termes, d'avoir franchi tous les échelons de l'administration civile de l'Etat. Les généraux, quand on en avait besoin, étaient choisis parmi les chefs des services civils. Si vous avez lu les « Récits de l'ancienne Rome » dans votre jeunesse, vous devez vous souvenir que les Anciens de la cité décidèrent, dans telle situation difficile, qu'il convenait de mettre à leur tête un dictateur à qui tout le monde obéirait. Mais ce dictateur, à en croire Macaulay, ne devait assumer le pouvoir que pour une période de six mois seulement. C'est là une solution des plus simples, comme vous le voyez. Les choses iraient peut-être mieux en Europe si les dictateurs ne demeuraient à leur poste que pour un temps aussi court.

MARLBOROUGH

L'histoire d'Annibal fournit le premier exemple frappant des plans d'un général ruinés par la négligence politique de l'une des premières démocraties du monde. Pendant longtemps, les chefs d'Etat conduisaient eux-mêmes leurs armées sur le champ de bataille (voyez Alexandre, les rois d'Angleterre, Gustave-Adolphe, etc...) et, naturellement, la question de l'interférence des politiciens ne se posait pas. Marlborough se trouvait dans une situation tout à fait particulière. En même temps que commandant en chef de l'armée sur le champ de bataille, il était virtuellement ministre des Affaires Etrangères et dirigeait la politique extérieure de son pays depuis son quartier général. Au moment de son apogée, il exerça également, en fait, les fonctions du Premier Ministre en ce qui concerne la politique intérieure. Pourtant, aucun général n'a vu ses plans aussi souvent ruinés que lui, un grand nombre de ses décisions ayant eu à pâtir de l'immixtion des hommes d'Etat hollandais et de l'hostilité de ses rivaux, à l'intérieur. Il fit face à toutes ces difficultés avec la même sérénité d'esprit qu'il manifestait sur le champ de bataille. C'était, en vérité, et malgré ses erreurs, un très grand homme et, sans doute, notre plus puissant génie militaire.

Les généraux politiciens sont un sujet d'anathème pour les traditions militaires britanniques, bien que plusieurs parmi les meilleurs chefs anglais aient eu une expérience en matière politique. Cromwell, pendant de longues années, fut membre du Parlement avant de devenir un chef militaire. Marlborough, que nous venons à peine de citer, avait — lorsqu'il commença sa carrière de général — une expérience aussi grande des intrigues de la politique que des questions militaires. Wellington fut membre des Parlements irlandais et anglais. Sir John Moore siégea également au Parlement, de même que Craufurd, de même que Graham (plus tard lord Lynedoch), le vainqueur de Barrossa, qui commença sa carrière militaire à l'âge de 44 ans. Nous voyons par ailleurs, dans les guerres de la Révolution française, des commissaires politiques diriger souvent des opérations militaires, et cela jusqu'à ce que Napoléon se désignât lui-même comme dictateur, non pas seulement pour six mois, mais pour une durée illimitée.

GRAND ET SAGE

Un autre exemple sur lequel je voudrais attirer votre attention est celui de la guerre civile américaine. Les relations de cet homme sage et grand qu'était Lincoln avec ses généraux méritent qu'on les étudie. Ayant, après maintes recherches, découvert un chef en qui il pouvait avoir confiance : Grant, il le laissa diriger ses campagnes comme il l'entendait, sans intervenir dans ses affaires. Je m'en vais vous lire un passage d'une lettre adressée par Lincoln à l'un de ses généraux. Elle vous permettra de vous faire une idée de la qualité de son auteur :

Abraham Lincoln à Hooker,
pour sa nomination comme commandant de l'armée du Potomac.

« Je vous ai placé à la tête de l'armée du Potomac. J'ai pris cette décision considérant que vous aviez les qualités nécessaires pour de telles fonctions. Je tiens cependant à vous dire, jugeant que cela vous serait utile, qu'il y a un certain nombre de points sur lesquels je ne suis pas entièrement satisfait de vous. Vous êtes un soldat courageux et habile, et c'est là une chose que j'aime beaucoup. Vous ne mêlez pas la politique à votre métier, et en cela je vous donne raison. Vous avez confiance en vous-même, et c'est là une qualité appréciable, bien que pas indispensable. Vous êtes ambitieux, chose qui, si l'on se maintient dans des limites raisonnables, fait plus de bien que de mal. Je pense, cependant, qu'à l'époque où le général Burnside assumait le commandement de l'armée, vous avez demandé conseil à votre ambition, le contrecarrant le plus souvent que vous l'avez pu, en quoi vous avez causé un grand tort à votre pays ainsi qu'à un officier honorable et plein de mérite. J'ai entendu dire que vous avez récemment déclaré que tant l'armée que le gouvernement avaient besoin d'un dictateur. Ce n'est évidemment pas pour cette raison, mais en dépit de cette raison, que je vous ai confié ce commandement. Seuls les généraux qui remportent des victoires peuvent prétendre à être des dictateurs. Ce que je vous demande à présent, ce sont des succès militaires. J'accepte de courir le risque de la dictature. Le gouvernement vous appuiera jusqu'à la limite de ses possibilités, ce qui n'est ni plus ni moins que ce qu'il a fait et fera pour les autres chefs militaires. Je crains beaucoup que l'esprit que vous vous êtes efforcé d'inculquer à l'armée en critiquant son chef et en affaiblissant la confiance dont il jouissait ne se retourne à présent contre vous. Je vous aiderai au maximum à en venir à bout. Ni vous, ni Napoléon, s'il était encore en vie, ne pourriez obtenir quoi que ce soit de bon d'une armée où un tel esprit prévaut. Et maintenant, méfiez-vous de la témérité. Méfiez-vous de la témérité, mais avec énergie et une vigilance toujours en éveil, allez de l'avant et donnez-nous des victoires. »

Cette lettre, n'êtes-vous pas d'avis que seul un homme grand et sage était capable de l'écrire ? Lincoln ne trouva pas en Joe Hooker le général dont il avait besoin. Ce fut à Ulysse Grant qu'il confia le commandement en chef de son armée. Quand il l'eût choisi, il l'appuya dans les bons comme dans les mauvais jours, et cela bien que Grant eût subi de nombreux revers et enregistré parfois de très lourdes pertes. A quelqu'un qui critiquait devant lui Grant en déclarant qu'il buvait, il répondit en lui demandant de s'enquérir de la marque de son whisky, de façon à pouvoir en envoyer une caisse à d'autres généraux. Cela me rappelle la réponse de George III à l'un de ses ministres qui affirmait que Wolfe (qui prit Québec) était fou. « Plaise au Ciel qu'il frappe de folie quelques-uns de mes généraux. ». Durant les campagnes de 1866 et de 1870, l'empereur Guillaume et son chancelier Bismarck suivaient l'état-major sur le champ de bataille de façon à pouvoir régler directement avec lui toutes les questions politiques qui viendraient à se présenter. Comme vous devez vous en souvenir, il y avait un différend entre Moltke et Bismarck au sujet du bombardement de Paris, lequel fut décidé sur le front même par l'empereur Guillaume.

Nous en arrivons à présent à la Grande Guerre. Le temps me manque pour entrer dans le détail de toutes les controverses provoquées par les soldats et les politiciens au cours de cette longue lutte ainsi que de toutes les erreurs commises par eux. Ces erreurs, en tout cas, ce n'est pas seulement du côté anglais qu'on les trouve. Le commandement allemand a peut-être perdu la guerre parce qu'il a insisté en vue d'obtenir qu'aucune restriction ne soit apportée à sa campagne sous-marine, ce qui a poussé l'Amérique à entrer en guerre, tout cela à l'encontre de l'avis des ministres civils. Comparez ce fait à la façon prudente dont Sir Edward Grey appliqua le blocus de manière à ne pas offenser les susceptibilités américaines, et cela en dépit des objections des milieux navals.

M. LLOYD GEORGE

La plus importante et la plus amère des controverses tourne autour de M. Lloyd George et de Sir William Robertson, lesquels, comme vous le savez sans doute, furent à peu près toujours en conflit. Le fait est des plus déplorables, ces deux hommes ayant pu constituer la meilleure des équipes, si Robertson avait été un peu plus souple et Lloyd un peu moins entêté.

Robertson commit l'erreur de traiter les idées stratégiques du Premier Ministre sans la moindre courtoisie, alors qu'il aurait dû lui expliquer en quoi elles étaient erronées. Quant à M. Lloyd George, il ne péchait pas par ses conceptions stratégiques générales, mais par son manque de connaissance du mécanisme de la guerre : temps nécessaire pour le transport des troupes d'un point à un autre, influence du climat, de la géographie sur les opérations, etc... Il eut, par exemple, à un moment donné, l'idée de retirer en hiver des troupes de France, où des opérations importantes étaient impossibles, de les envoyer en Palestine lutter contre les Turcs et de les transférer de nouveau en France au printemps. Il ne réalisait pas le temps et l'effort que demandait le transport d'une seule division de France en Palestine. Il ne se rendait également pas compte que, pour conduire des troupes supplémentaires sur le front turc, les voies de communication de Palestine devaient être entièrement rééquipées, ce qui aurait demandé plusieurs mois. Enfin, il oubliait que, bien que la Palestine se trouvât en Méditerranée orientale, son



Le général Wavell en compagnie d'un officier supérieur au cours d'une de ses nombreuses tournées d'inspection sur un des fronts du Moyen-Orient.

climat était aussi impropre en hiver à des opérations importantes que celui de la France.

On peut en dire de même de l'idée de contourner le mur de fer de l'ouest au moyen d'opérations à travers l'Italie et la Serbie. Le projet de contourner un front était des plus corrects. Mais les possibilités en matière de mouvements et d'approvisionnements ne se prêtaient pas à une telle opération. Si vous représentez la position des puissances centrales au cours de la dernière guerre par un cercle à l'intérieur et à l'extérieur duquel vous tracez les principales lignes de communications existantes, vous vous rendez compte que le seul front sur lequel les Alliés pouvaient combattre leurs adversaires d'une façon rationnelle au point de vue communications était le front de l'ouest. Nos méthodes tactiques sur ce front peuvent être considérées comme grossières et imparfaites. Elles l'étaient réellement. Il n'en reste pas moins que l'idée de base de Sir William Robertson, d'après laquelle, étant donné la question des communications, notre effort principal devait porter sur ce front, est tout à fait juste.

CONDITION ESSENTIELLE

Ceci me ramène à nouveau à un point que je me suis efforcé de développer dans ma première conférence : à savoir que c'est une parfaite connaissance du mécanisme de la guerre et non des principes de la stratégie qui distingue le bon chef du mauvais. Voyons, à présent, quelles leçons peuvent être tirées de ces divers exemples à bâtons rompus que je vous ai donnés. L'interchangeabilité entre le militaire et l'homme d'Etat a, je le crains, complètement cessé d'exister au cours du siècle dernier. Les Allemands ont fait une profession de l'art de la guerre et des inventions modernes. En développant le caractère technique de la guerre, ils l'ont spécialisée. On peut en dire à peu près autant de la politique dont la démocratie a fait une profession. Un homme, aujourd'hui, ne peut prétendre exercer en même temps les deux métiers, bien que l'un et l'autre soient du même ordre. En faisant des progrès dans sa branche, le politicien acquiert plusieurs avantages sur le soldat. Il est toujours sur le champ de bataille, alors que les occasions que le militaire a de pratiquer son métier en temps de paix sont peu nombreuses et artificielles.

On peut le comparer à quelqu'un qui apprendrait à devenir un chasseur à courre en s'exerçant, dans une école d'équitation, sur un lièvre électrique et qui, de temps en temps seulement, ferait des chasses en plein air (manœuvres de grande échelle). Le politicien, qui doit persuader et confondre, doit avoir un esprit souple et flexible, entraîné à la critique et à la discussion. L'esprit du soldat, qui commande et obéit sans poser de questions, est de nature à se fixer sur des règles nettement définies. Je ne poursuivrai pas la comparaison. Je dirai simplement qu'une compréhension parfaite entre l'un et l'autre est une condition essentielle pour la conduite de la guerre moderne.

L'ERREUR DU SOLDAT

Comment une telle connaissance peut-elle être acquise ? Les seuls moyens d'y parvenir sont une étude réfléchie du passé, une intelligence réceptive en ce qui concerne le présent et, lorsque l'occasion s'en présente, une compréhension patiente des difficultés d'autrui. Un soldat a tendance à méconnaître ou à minimiser les difficultés qu'affronte un homme d'Etat. Un de nos politiciens actuels illustrait éloquemment cette tendance en donnant comme exemple un soldat qui s'impatientait devant la lenteur apportée par un homme d'Etat à prendre une mesure qui avait, pourtant, été reconnue comme indispensable, mettons le service militaire obligatoire : « Puisque vous avez admis que cette mesure doit être prise, pourquoi ne pas la décider tout de suite ? » demandait le soldat. A quoi l'homme d'Etat rétorquait : « Quand vous arrivez devant une rivière défendue par l'ennemi, est-ce que vous lui donnez l'assaut tout de suite ? » «Naturellement non, répondait le soldat. Il faut d'abord effectuer des opérations de reconnaissance, réunir l'artillerie, construire des ponts, attirer l'attention de l'ennemi loin du point où la traversée doit avoir lieu. » « C'est exactement ce que je fais moi-même, répondait l'homme d'Etat. Il me faut préparer l'opinion publique, prévoir les objections, prendre une décision qui soit également juste pour tous, faire les arrangements nécessaires en vue de l'examen médical des recrues, régler la question des exemptions, etc... »

Mes trois conférences sont finies. Ce à quoi j'ai visé avant tout en les faisant, c'est vous convaincre que l'histoire militaire doit être étudiée et comprise d'une façon humaine et également que la guerre n'est pas une question de graphiques, de principes et lois. Le commandant en chef qui cherche son inspiration tactique sur le front dans les règlements militaires provoque autant de confiance que le docteur qui, pour établir son diagnostic, consulte quelque dictionnaire médical. L'instruction, le bon sens, l'habileté n'ont de valeur que si le chef qui les possède détient également cette vertu essentielle, qui est l'esprit de combat. Quelles qu'aient été les erreurs qu'ils ont commises, quelles qu'aient été les différences qui les rendaient si peu semblables les uns aux autres, les grands chefs, civils et militaires, de la dernière guerre : Clemenceau, Foch, Lloyd George, Haig, avaient un point de commun, un esprit indomptable. L'un de ces hommes a dit : « Aucune bataille n'est vraiment perdue tant que le chef ne pense pas qu'elle l'est. » Et c'est là justement la première et la véritable fonction d'un chef : ne jamais penser que la bataille ou la cause est perdue. Les anciens Romains ont élevé une statue au général qui les sauva dans l'une des périodes les plus sombres de leur histoire, avec cette inscription : « Il ne désespéra jamais de la république. »

LE GREC PIEUX

Un mot encore. Les Grecs d'autrefois avaient coutume, à côté des autels dressés en hommage aux dieux connus, d'en édifier un autre dédié au « dieu inconnu ». Faisons comme eux et, toutes les fois que nous élevons des autels à nos divinités militaires, à Annibal, à Napoléon, à Marlborough, dressons-en un de plus que nous consacrerons au « chef inconnu », au commandant de compagnie ou de section qui entraîne derrière lui ses hommes ou tient une position et qui, souvent, meurt sans avoir été connu. Ce sont ces hommes qui, en définitive, font le plus pour la victoire. Nous avons toujours été un peuple libre et nous continuons à le demeurer. Bien que nous ne soyons pas, grâce au Ciel, une nation militaire, cette tradition de liberté ouvre à nos jeunes chefs, dans une guerre, un champ très vaste en matière d'initiative. Tant que cette initiative ne sera pas restreinte par trop de règlements et trop de formalisme, nous pourrons, je pense, continuer à gagner nos batailles — et cela en dépit, parfois, de nos commandants en chef.

FIN

A. WAVELL

(World Copyright)



MINISTERE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

DEPARTEMENT DES MAGASINS CENTRAUX

Des offres seront reçues au bureau de S.E. le Secrétaire Général du Ministère de l'Instruction Publique, Rue El Falaki, le Caire, Egypte, jusqu'au 4 Juin 1941 à 10 h. du matin, pour la fourniture de matériaux de polissage y compris un liquide pour le polissage de métaux, des brosses de diverses qualités, maktafs, balais (en paille avec manche), toiles, savons de différentes qualités, plumeaux, seaux, mousseline, brocs de lavabos.

Les conditions et spécifications peuvent être obtenues du département des Magasins centraux, Rue Darb El Gamamiz, Le Caire, contre payement de 50 m/ms.

(No. 8097)

REPONSES

CETTE SEMAINE

LE CHEVEU REVELATEUR

— Il y a trois ans, dit-il, j'ai noté toutes les particularités du cheveu trouvé dans le creux de la main de Gavriloff. Ce cheveu, l'avocat avait dû l'arracher à son agresseur, puisque ce n'était pas le sien. Depuis, j'examine au microscope les cheveux de tous les Macédoniens que je peux me procurer d'une façon ou de l'autre. J'ai vu des milliers de cheveux. Cette fois-ci, avec le marin de Varna, je suis sûr de tenir l'assassin : ses cheveux sont exactement de la même structure que celui trouvé dans la main de Gavriloff.

Le marin avoua avoir exécuté Gavriloff pour le compte d'une organisation terroriste macédonienne. Ainsi, l'image d'un cheveu prise au microscope peut remplacer l'empreinte digitale.

VRAI OU FAUX ?

1.) Faux ; 2.) faux ; 3.) vrai ; 4.) faux ; 5.) vrai ; 6.) vrai ; 7.) faux.

LA SEMAINE DERNIERE

CES FILMS FIRENT...

Viviane Romance : **Naples au baiser de feu.** — Michel Simon : **Jean de la Lune.** — Marcelle Chantal : **Le Collier de la Reine.** — Henry Garat : **Le chemin du paradis.** — Danielle Darrieux : **Mayerling.** — Jean-Pierre Aumont : **Lac aux Dames.** — Michèle Morgan : **Gribouille.** — Jean Chévrier : **Trois de St-Cyr.** — Corinne Luchaire : **Prison sans barreaux.** — Jean Gabin : **La Bandera.** — Madeleine Ozeray : **Lilliom.** — Paul Cambo : **Ramuntcho.** — Annabella : **Le Million.** — Claude Dauphin : **Entrée des Artistes.** — Pierre Fresnay : **Marius.**

LE CORPS DANS L'EAU

Si vraiment Divort s'était noyé depuis trois jours, la feuille de papier écrite au crayon aurait dû être illisible par suite de l'action de l'eau. M. Mars a dû noyer son associé, le retirer de l'eau, puis lui mettre le papier dans la poche.

MOTS CROISES

Horizontalement. — **1. Liard — 2. Sonneur — 3. Active — 4. Chevelures — 5. Ere. Ni — 6. Religion — 7. S. L. As. — 8. Se — 9. Est.**

Verticalement — **1. Sac — 2. Clocher — 3. Intéressés — 4. Manivelles — 5. Rêve — 6. Duel. Gai — 7. Unis — 8. Trio — 9. Sa.**

CASSE-TETE

SIX — IX = S
IX — X = I
XL — L = X

TOTAL SIX

CHARADE

Chat - riz - table — Charitable

PROCHAINEMENT :

IMAGES
FERA
PARAITRE
UN
NOUVEAU
NUMERO
SPECIAL :

UNE HEURE D'OUBLI...

L'ECRAN DE LA



Trois figures dominaient le Reich après Hitler : Gœring, ministre de l'Aviation, Hess, chef du parti nazi, représentant personnel du Führer, aujourd'hui prisonnier en Angleterre, et Gœbbels, ministre de la Propagande. A ce trio que l'on voit sur notre photo, il faut peut-être ajouter Ribbentrop, ministre des Affaires Etrangères et dont la politique pro-communiste n'aurait pas été étrangère à la fuite de Hess.

Sur la pente fatale

Dans cette revue impartiale et désintéressée, nous n'avons jamais eu contre les hommes de Vichy, et spécialement contre le maréchal Pétain, de ces condamnations capitales et sans appel. On reconnaîtra que nous avons toujours gardé infiniment de mesure et de réserve ; aussi sommes-nous plus libres pour venir critiquer aujourd'hui les derniers accords conclus par Darlan et ratifiés par le maréchal Pétain. Pourquoi ces accords ? Quelle nécessité de les signer ?

Le maréchal Pétain et ses collaborateurs ont cru bon de conclure l'armistice, de ne pas continuer la lutte dans l'Empire et de mettre bas les armes. Mais ils avaient proclamé qu'au delà des clauses claires et formelles de cet armistice, ils n'iraient jamais. Leurs défenseurs disaient qu'ils avaient dû signer sous la pression de certaines nécessités, mais qu'ils ne passeront plus à d'autres signatures et n'entraveront en rien l'action britannique.

Cependant, le maréchal se laissa entraîner sur une pente fatale. Il accepta à maintes reprises de discuter ce que Ribbentrop appela par euphémisme diplomatique la « collaboration franco-allemande » et qui signifiait en réalité des concessions d'ordre militaire à l'Allemagne. Or, dès la première minute, il ne fallait pas accepter la discussion, pour n'être pas entraîné. Le gouvernement de Vichy aurait dû comprendre qu'à la minute même où il ne s'en tenait pas strictement aux clauses de l'armistice, acceptait en principe de nouvelles négociations, il s'acculait à des concessions, la disproportion des forces étant trop grande entre les interlocuteurs pour que le plus faible ne finisse pas par céder.

Le maréchal mit le pied dans le piège et essaya ensuite de résister. On le vit déléguer Weygand en Afrique du Nord, avec des pouvoirs indépendants, chasser Laval comme un laquais et Baudouin comme un intrigant, les remplacer par un Flandin, puis par un Darlan... Il ne pouvait plus se retenir sur la pente, et nous le voyons aujourd'hui approuver un accord Darlan-Abetz qui n'est rien d'autre qu'une soumission aux ordres de Berlin. La première manifestation en a été cet atterrissage d'avions allemands dans les aérodromes du Liban et de Syrie, en route pour l'Irak.

Cela, le peuple français ne le pardonnera jamais aux hommes de Vichy. Si une partie de ce peuple, mal renseigné, a pu approuver ou du moins tolérer la politique de l'armistice, ce peuple en entier ne peut approuver le manquement à la parole donnée aux anciens alliés, le renversement des alliances, une attitude complice de l'homme qui, dans son «Mein Kampf», s'est nettement donné pour programme la destruction de la France.

Les concessions faites à Vichy n'ont pas une importance à mettre en opposition avec cette complicité inutile et à laquelle le maréchal aurait pu se dérober.

Fort heureusement, il est un général de Gaulle et des Français libres qui sauront neutraliser les néfastes effets de la seconde capitulation de Vichy.

La fuite de Hess

Que Hess négocie ou non un soi-disant traité de paix — avec une certitude totale de l'échec — sa fuite hors d'Allemagne n'en demeure pas moins un coup dur au nazisme. Le « Daily Herald » a bien recommandé de ne pas exagérer la portée de cette équipée du vice-Führer et de ne pas croire qu'elle signifie un effondrement immédiat du nazisme. Mais d'un autre côté, il serait ridicule de n'y voir que la mésaventure d'un quelconque parachutiste.

Rudolf Hess, c'est bien Rudolf Hess et non un Fritz quelconque ; sa fuite est bien un événement et non un simple incident.

Il ne va peut-être pas livrer de sensationnels secrets ni offrir des conditions de paix, qu'il n'est plus qualifié pour faire aboutir. Mais l'intéressant n'est pas ce qu'il va faire ou pas faire, ce qu'il peut ou ne peut pas faire. C'est sa fuite en elle-même qui est le fait capital de l'aventure.

Malgré les racontars, on ne sait pas encore exactement ce que le fugitif a donné comme premières explications, mais ses explications ne changent rien au caractère défaitiste de son évasion.

Un Rudolf Hess n'aurait jamais compromis la situation magnifique qu'il avait dans l'Allemagne d'Hitler, s'il avait cru à la victoire dernière du nazisme. C'est l'argument que le public doit en retenir. Laissons Hess converser avec Churchill, écrire des mémoires ou faire des révélations, il ne pourra jamais dire qu'il a fui l'Allemagne, alors qu'il croyait à la victoire allemande. Le contraire est la seule version plausible, logique, tellement plausible et logique que Radio-Berlin ne sait comment y parer et donne l'impression du désarroi.

En Espagne

Le général Franco vient de traverser une heure semblable à celle que traverse tout dictateur, qu'ont traversée Hitler et Mussolini, quand il leur fallut briser les extrémistes de leur parti, pour ne pas en devenir les esclaves. Mais chacun d'eux l'a fait à sa manière.

Pour un Duce, ce fut la scandaleuse affaire Matteoti, l'assassinat du leader socialiste et la tendance d'un certain nombre de partisans à vouloir tout régler par l'assassinat. Si les condamnations prononcées contre eux ne furent pas exécutées impitoyablement mais avec certaines indulgences, ils n'en furent pas moins écartés de l'activité publique.

Pour un Hitler, ce fut la fameuse nuit de juin 1934, la « purge » sanglante, l'exécution de Rœhm et d'Ernst par le Führer lui-même, les abattant à coups de revolver et se libérant des extrémistes qui allaient le jeter dans un conflit avec la Reichswehr, trop forte pour le parti.

Franco vient à son tour de le faire, mais sans tragédie. Il a ramené les Phalangistes à une certaine mesure, a réduit leur autorité absolue. Ce ne fut pas aisé étant donné la personne de Serrano Suner, le beau-frère du Caudillo, ministre des Affaires Etrangères ; mais c'est que justement Serrano Suner a, lui-même, dépassé les bornes, en faisant des déclarations politiques devant entraîner l'Espagne dans la guerre, alors que Franco semble vouloir maintenir l'Espagne dans la neutralité. L'opération était des plus délicates à réussir, pour ne pas lui donner l'allure d'une provocation aux puissances de l'Axe, mais le prestige de Franco a pu la mener à bien. Les hauts fonctionnaires ont été changés (même le gouverneur de Madrid, le fils de Primo de Rivera), la censure a été appliquée aux journaux de la Phalange, des hommes personnellement dévoués à Franco ont pris en mains la direction de la police, du ministère de l'Intérieur.

Serrano Suner n'a pas réagi, pour deux raisons. La première est probablement la situation trop forte de Franco et la seconde les réalités économiques auxquelles il faut toujours ramener le problème espagnol. Si d'autres pays peuvent garder à leurs affaires intérieures et extérieures un caractère presque exclusivement politique, l'Espagne ne le peut pas, surtout après la guerre civile et la nécessité du ravitaillement par mer, c'est-à-dire d'un ravitaillement soumis à la bonne volonté de l'Angleterre et des Etats-Unis. Comme le peuple espagnol le comprend, le chef des Phalangistes a préféré ne pas insister et il a accepté toutes les restrictions que le général Franco a mises à son activité. Ce qui est indirectement un frein à toute politique de guerre de l'Espagne.

En outre, Franco, grand chef marocain, n'oublie jamais la sourde opposition d'intérêts français et espagnols au Maroc, et suit de près la soumission de la zone française au contrôle allemand. Il ne peut pas tolérer que sa politique africaine soit entravée par les partisans aveugles de l'Axe.

Toujours la flotte

Nous ne savons pas encore toute la teneur et l'ampleur des concessions secrètes faites par la France de Vichy à l'Allemagne. Mais allons jusqu'au bout et admettons que Darlan ait convaincu le maréchal de mettre les ports français et la flotte à la disposition de l'Allemagne, ceci arrive trop tard pour modifier la situation en Méditerranée.

L'année dernière, au moment de la signature de l'armistice, la flotte italienne était encore intacte et la flotte française n'avait perdu que trois ou quatre petites unités. En combinant les deux flottes, l'Axe et Vichy auraient pu constituer une force dangereuse pour la marine britannique.

Mais Churchill a magnifiquement paré le coup, par l'affaire de Mers-el-Kébir, quand il réduisit à l'impuissance les gros cuirassés français, au moment où il retenait dans les ports britanniques la majeure partie des autres

SEMAINE

unités. Le coup était manqué pour Hitler.

Depuis, la flotte italienne a été mise hors de combat et ne compte plus qu'un ou deux cuirassés, n'ose plus se montrer. En admettant que brusquement elle trouve du cœur et accepte un combat décisif, son appoint aux forces françaises contrôlées par l'Allemagne n'est plus de nature à modifier la balance des forces.

C'est pourquoi, tout en déplorant un éventuel geste de Vichy, une ultime concession, les dirigeants britanniques ne se montrent pas émus. Ils savent qu'ils garderont la maîtrise de la Méditerranée et aussureront la liberté de leurs communications.

D'ailleurs, de l'autre côté, dans l'Atlantique qui est devenu plus important que la Méditerranée, l'apport américain dépasse largement tout ce que l'apport de Vichy à Berlin peut représenter. Les patrouilles américaines, en attendant l'escorte des convois, soulagent d'autant la flotte britannique et lui permettent d'utiliser ailleurs, s'il le faut, un excédent d'unités.

Et si le discours de Roosevelt, renvoyé à quelques jours, est ce qu'on attend qu'il soit, l'affirmation plus catégorique que jamais de l'assistance totale à la Grande-Bretagne, un renfort précieux sera apporté à la Grande-Bretagne, au point de vue naval.

Les concessions de l'amiral Darlan ne sont donc pas de nature à renverser la situation en Orient.

LE FILM EGYPTIEN

La question du remaniement perdant de son acuité, aucun résultat rapide n'étant prévu, une trêve de pure politique est conclue, pour mieux liquider certaines questions importantes.

La première est le bénéfice exceptionnel du temps de guerre et l'impôt que le gouvernement se propose d'imposer sur ce bénéfice. Il y a déjà trois mois que la question est largement débattue dans la presse, au Conseil Economique et elle arrive à la Chambre, ayant été approfondie sous tous ses aspects. Les positions sont déjà prises et tous les discours prononcés, si habiles qu'ils soient, ne changeront rien aux votes. L'impôt, avec un léger correctif, sera imposé.

* * *

Le Wafd combat dans sa presse l'institution du Conseil d'Etat et de la Cour des Comptes ; les arguments du Wafd sont que les pouvoirs discrétionnaires de ces deux institutions portent atteinte aux pouvoirs de l'Exécutif et du Législatif, surtout que leurs membres seront inamovibles.

La réponse des ministériels est relativement aisée, car le Conseil d'Etat et la Cour des Comptes ont fait leurs preuves, ont donné des résultats dans les pays les plus démocratiques. Et ils ajoutent que si le Wafd en est mécontent, c'est que le candidat en vue pour la présidence du Conseil d'Etat est Badaoui pacha, que les wafdistes n'aiment pas et qu'ils redoutent de voir occuper d'une manière inamovible un poste aussi important.

Pour la Cour des Comptes, on cite le nom du Dr Ahmed Maher pacha, qui est encore moins aimé du Wafd.

* * *

D'aucuns ont prétendu que Moustapha El Nahas pacha était de fort mauvaise humeur, n'ayant pu former sous sa présidence un cabinet d'union nationale. Il n'en est rien ; le président du Wafd est d'excellente humeur et déclare que des derniers événements, le Wafd a gagné bien plus qu'il n'a perdu. « Le pouvoir, dit-il, n'est pas une fin en lui-même, mais un moyen, et il n'est bien accueilli que s'il est entouré des garanties demandées par le Wafd. De toute façon, nous avons gagné tout ce que nous pouvions espérer : la haute bienveillance de S.M. le Roi. »

Et cette bonne humeur du leader s'est communiquée à tous les milieux du Wafd.

Mais les milieux ministériels ne sont pas moins sereins. Ils estiment que c'est pour eux une grande victoire morale que les partis libéral, saadiste ainsi que les indépendants aient posé la candidature de Serry pacha, comme président du cabinet de coalition.

* * *

Après une longue retraite, Zaki El Ibrachy pacha a fait sa rentrés, très discrète pour le plus grand public, mais symptomatique pour les bien renseignés.

La force d'Ibrachy pacha fut d'avoir su garder le silence, après la crise qui mit fin à sa carrière, de ne faire aucune agitation autour de sa personne et de s'occuper de ses affaires privées. Mais le temps a de lui-même travaillé pour lui, mettant en valeur les solides qualités d'administrateur de Zaki pacha et qu'on devrait utiliser pour le bien du pays. Il fut nommé séquestre général des biens italiens, eut l'honneur d'être reçu en audience par S.M. le Roi.

Aussi donne-t-on son nom comme président de la Cour des Comptes ou ministre des Finances si Badaoui pacha est appelé à la présidence du Conseil d'Etat.

Mais Ibrachy pacha lui-même ne donne aucun signe d'impatience. Il a bien su attendre tant d'années...

* * *

On avait répandu le bruit qu'Aly Maher pacha avait fait savoir à Nahas pacha qu'il était prêt à faire partie d'un cabinet de coalition présidé par Nahas pacha et qu'il serait satisfait du portefeuille de l'Instruction Publique.

Renseignements pris à bonne source, la nouvelle est inexacte.

* * *

La présidence du Sénat, la succession de Mohamed Mahmoud bey Khalil, est déjà discutée, bien que ce ne soit pas pour demain et que rien ne dise que Mahmoud bey, comme Roosevelt, ne verra pas son mandat renouvelé pour la troisième année.

En admettant que non, que l'actuel président lui-même veuille se reposer, après quatre années bien remplies, les noms mis en avant pour lui succéder sont ceux de Loutfy El Sayed pacha, ancien recteur, et d'Abdel Aziz Fahmy pacha, président des libéraux.

« Et pourquoi pas Moustapha El Nahas pacha ? vient de dire quelqu'un. Ce serait un moyen élégant de ramener le leader wafdiste dans la vie publique officielle et d'assurer ainsi la collaboration qu'il n'est pas possible de réaliser dans un cabinet de coalition. Saad Zaghloul a été président de la Chambre ; Nahas pacha serait président du Sénat ! »

De fait, pourquoi pas ? La suggestion n'est pas à négliger.

* * *

Quand Sir Miles et Nahas pacha se rencontrent, l'entrevue est toujours des plus cordiales. Dernièrement, à un grand mariage, l'ambassadeur et l'ancien Premier furent tout heureux de se retrouver et de causer longuement.

Au moment de passer au buffet, Sir Miles dit à Moustapha pacha:

— Après vous, Excellence !

— Non, ensemble, répondit Nahas pacha.

— Vous avez raison, pour toujours ensemble, ajouta l'ambassadeur.

Délassons-nous...

LE COIN DU DETECTIVE

LE CHEVEU REVELATEUR

Un soir, vers minuit, on trouva, dans une ruelle de Sofia, le cadavre de l'avocat Gavriloff, tué d'un coup de poignard au foie. Le vol semblait avoir été le mobile du meurtre, puisque Gavriloff fut découvert délesté de son portefeuille et de sa montre en or. Néanmoins la police crut à une vengeance politique de Macédoniens plutôt qu'à un simple acte de banditisme. L'assassin n'avait laissé aucune trace, aucune empreinte digitale, et sa capture paraissait devoir être très difficile. L'enquête établit que Gavriloff avait milité dans les rangs de Macédoniens bulgares, mais qu'à un moment donné, ceux-ci le suspectèrent de les trahir au profit des Serbes. Cependant où trouver la preuve de la culpabilité de ceux qu'on soupçonnait du crime et comment arrêter l'exécuteur ? Un policier de Sofia eut alors l'idée d'examiner très attentivement les mains de Gavriloff et il découvrit un cheveu collé au creux de l'une d'elles.

— Où ce cheveu, dont vous êtes si fier, vous conduira-t-il ? lui demandèrent ses collègues.

— Vous verrez.

Stepanoff — c'était le nom de l'inspecteur — étudia le cheveu sous le microscope et en nota toutes les particularités.

Quelques années passèrent, et l'affaire Gavriloff fut classée, puis oubliée. Seul Stepanoff y pensait encore. Un jour il accourut chez le chef de la Sûreté de Sofia et lui annonça :

— On vient d'arrêter l'assassin de l'avocat Gavriloff, tué il y a trois ans.

— Comment ? où ça ?

— A Varna.

En effet on avait arrêté quelqu'un à Varna, mais nullement pour assassinat : il s'agissait d'un marin bulgare d'origine macédonienne, qui s'était rendu coupable de grivèlerie et de scandale sur la voie publique.

Pourtant, malgré l'incrédulité des chefs de la police sofiate, Stepanoff leur prouva la culpabilité du marin.

(*Lire la réponse en page* 21)

VRAI OU FAUX ?

Examinez vos connaissances littéraires en inscrivant la mention « vrai » ou la mention « faux » devant chacune des questions qui vont suivre. Les réponses exactes vous seront données à la page 21.

1. **Maeterlinck est un chimiste contemporain ?**
2. **Delly est l'auteur de « Cruelle énigme » ?**
3. **« Le Cid » fut composé en 1636 ?**
4. **L'héroïne de la « Dame aux Camélias » s'appelle Juliane ?**
5. **C'est Pascal qui a dit: « Si le nez de Cléopâtre eût été plus court, la face du monde aurait changé » ?**
6. **« Sapho » a été composé par Alphonse Daudet ?**
7. **Louis Bourdaloue était un poète ?**

(*Voir les réponses en page* 21)

CHEZ LES POETES

Voici, extraits de la poésie à rime unique de Théophile Gautier « réponse pour une invitation à diner », quelques vers amusants :

Garnier, grand maître du fronton
Demain, lâchant là mon plonton
J'arriverai, tardif piéton,
Aidant mes pas de mon bâton,
Et précédé d'un mirliton,
Prendre part à ton gueuleton
Sans poitrail à la Benoiton,
Sans gants, sans faux-col en carton,
Ce qui serait de mauvais ton,
Je viendrai, porteur d'un veston
Jadis couleur de hanneton,
Que ce soit poule ou caneton,
Perdreaux truffes ou miroton,
Avalant tout comme un glouton,
Je m'en mettrai jusqu'au menton
Sans laisser un seul rogaton
Pour la desserte du marmiton,
Pendant de banquet de Platon
L'on parlera de Wellington,
De la Sirène et du Triton,
Chacun lancera son dicton.
Dans le bruit comment saura-t-on
Si l'on parle basque ou teuton,
Haut allemand ou bas breton ?
Mais c'est trop pousser ce centon
Où, ne voulant rimer qu'en ton
J'ai pris pour muse Jeanneton;
Dans mon fauteuil à capiton,
Je m'endors et je signe : Ton
ami Théophile Gautier

Avec un crayon et un bout de papier

LE TELEGRAMME

Tout le monde étant muni d'une feuille de papier et d'un crayon, un mot est choisi. Par exemple : CARPE.

Chacun l'inscrit sur sa feuille et compose en un temps fixé (cinq minutes, par exemple) un télégramme aussi sensé et amusant que possible, en se servant des lettres C, A, R, P, E comme initiales des mots employés et, bien entendu, d'inspiration aquatique.

Par exemple :

Comptons Arrivage Rougets. Pêche Excellente.

On peut également, pour corser la difficulté, passer sa feuille au voisin et, à l'aide d'un nouveau mot, répondre au premier télégramme en restant dans la note de la question posée ou du fait exposé.

LE DESSIN MYSTERIEUX

On fait faire un dessin, par un des joueurs, les yeux fermés. Au bas de la feuille il écrit ce qu'il a voulu représenter, puis replie le papier sur ce qu'il a écrit.

Les autres joueurs regardent le dessin à tour de rôle puis écrivent, en commençant par le bas de la feuille, la légende qu'il leur inspire. Chaque fois la feuille est repliée.

On lit le résultat. Les textes disent, en se suivant : « Un saxophone », « un bretzel », « deux serpents », « une baigneuse », « un cor de chasse », « un nœud », etc.

En réalité, et l'auteur l'a écrit lui-même, il voulait représenter une... « sirène ».

HUMOUR ANGLAIS

Chez ce riche fermier de la grande banlieue de Londres, un opulent dîner réunit une grosse assistance de gentlemen farmers.

Le maître a bien fait les choses : une oie superbe, dodue à souhait, laisse échapper un fumet capiteux dans la cuisine où s'affaire le maître-valet.

La femme du maître-valet est jolie: elle est gourmande. Elle voudrait un morceau de l'oie.

— Je ne puis pas, dit le maître-valet, le maître le verrait.

Enfin, comme sa femme insiste, il dérobe une patte.

L'oie arrive à table, devant le maître qui s'étonne aussitôt :

— Comment se fait-il que l'oie n'ait qu'une patte ? remarque-t-il.

— Mais toutes les oies sont ainsi, bégaie le valet qui ne sait comment se défendre.

Le lendemain, sans un mot, le maître s'en va dans la campagne avec le domestique.

Tout d'un coup, sur un mur, une oie immobile se repose.

Le maître frappe des mains. L'oie entreprend un vol malhabile et se sauve.

— Tenez, s'exclame le maître, presque gêné de l'aisance de son triomphe, les oies ont deux pattes.

— Certainement, sir, réplique le valet. Mais rien ne vous dit que si vous aviez frappé des deux mains à table, vous n'ayez pas remarqué que l'oie avait deux pattes !

CONNAISSEZ-VOUS DES PHRASES COMME CELLES-CI ?

On emploie souvent, dans la conversation, des mots qui, mis à côté les uns des autres, semblent se contredire. En voici quelques exemples :

— Elle est mauvaise, votre bonne.

— Cette salle est propre.

— Comme ce cours est long !

— La plaine est vide.

— Montez des cendres !

— Descendez mon thé !

— Quel beau lait !

— Il a du chien, ce chat !

— Ce « nécessaire » est inutile.

— Je serai demain à Hyères.

— Un grand menu.

— Elle porte des bas hauts.

— Depuis que mon oncle est chauve, il se fait des cheveux...

Chez le boulanger :

— Donnez-moi du pain frais ?

— Prenez celui-ci, il est tout chaud !

CONNAISSEZ-VOUS DES PHRASES DE CE GENRE ?

UN ATTRAPE-NIGAUDS...

Faites le pari de montrer aux assistants une chose qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de voir et qu'ils ne reverront plus jamais...

Si le pari est tenu, montrez une amande...

Effectivement, personne n'a pu la voir puisqu'elle est dans sa coque.

Il ne vous reste plus qu'à la croquer...

Ainsi personne ne la verra jamais plus.

RIONS UN PEU

Les nègres d'Amérique passent pour être extrêmement paresseux. La liberté de la paresse est, chez eux, monnaie courante.

Un nègre somnolait à l'ombre d'un bananier, tout heureux de vivre sous pareil régime. Un de ses congénères vint à passer par là, tenant en laisse un chien bâtard, à l'aspect malheureux.

— Hé ! Tommy ! s'écria-t-il en s'adressant au dormeur, ce chien serait-il à toi, par hasard ?

Sans se donner la peine de soulever les paupières pour ne point interrompre ses doux rêves, Tommy répond, dans un souffle :

— Décris-le-moi, Noé...

* * *

L'écrivain Fontenelle, alors âgé de 98 ans, aperçut un jour une dame qui venait de laisser tomber son mouchoir.

Il se précipita pour le ramasser, trébucha et dut mettre un genou à terre avant de pouvoir se relever avec l'aide de la dame.

Après l'avoir remerciée, il ajouta avec un bon sourire :

— Excusez-moi, mais je n'ai plus 80 ans !

* * *

Bien spirituel ce billet d'Emile Augier, l'auteur du « Gendre de M. Poirier », à qui un acteur de province avait demandé un mot de recommandation pour un impresario parisien :

« Mon cher directeur,

« Le comédien qui vous remettra ce mot me dit qu'il est comique.

« S'il l'est, remerciez-moi.

« S'il ne l'est pas, remerciez-le. »

* * *

Mme Dorothy Thompson, la célèbre journaliste américaine, posa au grand savant Einstein cette question :

— Quelle est, selon vous, la différence qui existe entre le temps et l'éternité ?

Einstein répondit en souriant :

— Chère Madame, si j'employais le temps nécessaire pour vous le faire comprendre, ce temps deviendrait l'éternité.

UN TEST :

SAVEZ-VOUS BIEN LIRE ?

1. — La lecture est-elle l'un de vos passe-temps favoris ?
2. — Consacrez-vous au moins une heure par jour à la lecture ?
3. — Généralement, ne lisez-vous pas plus d'un livre à la fois ?
4. — Copiez-vous au cours de la lecture les passages qui vous plaisent ?
5. — Après la lecture, faites-vous un résumé (mental ou écrit) du sujet du livre et de vos impressions ?
6. — Relisez-vous une phrase à moitié comprise ?
7. — Vous intéressez-vous à d'autres sujets de lecture qu'à ceux qui concernent vos affaires, vos études ?
8. — Pouvez-vous citer les titres de la plupart des livres que vous avez lus au cours des dix derniers mois ?
9. — Pouvez-vous nous donner une idée générale sur chacun de ces livres ? (Par exemple : si c'est un livre historique, dire de quelle époque et de quels personnages il s'agit ; si c'est un roman, en faire un résumé.)
10. — En lisant un roman à thèse ou un roman historique, êtes-vous plus intéressé par la thèse ou l'histoire, que par l'intrigue ?

Si vous avez de 8 à 10 réponses affirmatives, vous êtes un excellent lecteur.
Si vous avez de 5 à 7 réponses affirmatives, vous êtes un bon lecteur.
Si vous avez de 3 à 4 réponses affirmatives, vous êtes un lecteur médiocre.
Si vous avez de 1 à 2 réponses affirmatives, vous êtes un mauvais lecteur.

Monsieur Fakir

L'ALLUMETTE SUEDOISE

Vous connaissez bien les allumettes suédoises, celles que l'on ne peut allumer qu'en les frottant sur le côté de la boîte.

Si vous voulez bien étonner vos camarades, vous leur direz : « Je parie que pas un de vous ne sera capable d'allumer une suédoise en la frottant contre sa semelle. »

Inutile de dire que tous ceux qui essayeront en seront pour leurs frais. Quant à vous, vous réussirez du premier coup.

Pour cela, vous aurez préalablement collé, avec de la Sécotine, entre le talon et la semelle d'une de vos chaussures, à l'endroit où la semelle remonte vers le haut du talon, un petit morceau du côté d'une boîte d'allumettes suédoises que personne ne remarquera si vous frottez l'allumette en gardant le pied dirigé vers le sol.

SAVIEZ-VOUS QUE...

...Le nombre de livres écrits sur Napoléon Ier atteint le chiffre fantastique de soixante-dix mille ?

...Les Chinois dépensent annuellement trois milliards de francs en offrandes à leurs ancêtres ?

...Johann Strauss a composé cinq cent six valses ?



LES "W.A.A.F." participent, elles aussi, à la guerre des airs...

Ces membres du « Women Auxiliary Air Force » sont attachées au service du barrage aérien londonien. Elles portent en hiver les manteaux de la R.A.F. qui leur vont fort bien. Elles sont, suivant l'expression londonienne, « very smart » (très chic).

C'est sous les quatre lettres W.A.A.F. (Women's Auxiliary Air Force) qu'est groupée une des associations les mieux organisées du monde, qui a pour but de permettre aux femmes d'accéder à tous les postes qui, de près ou de loin, ont quelque rapport avec l'aviation.

Dès le début des hostilités, des centaines de personnes, jeunes ou vieilles, appartenant à des milieux sociaux très différents parfois, se présentèrent aux autorités et demandèrent de quelle façon elles pourraient servir la Patrie. Les unes furent affectées aux divers services territoriaux, les autres à l'aviation. C'est de ces dernières que nous vous parlerons aujourd'hui.

Le but des « W.A.A.F. » est, avant tout, de relever les hommes d'un tas de fonctions subalternes, et de leur permettre de servir plus utilement et, aussi, plus directement le pays.

Ces femmes ont accepté tous les travaux, sans se plaindre. Elles savent qu'un soldat doit accomplir les tâches, fussent-elles des plus ingrates, si elles sont jugées utiles en haut lieu.

On voit les membres du «W.A.A.F.» partout : dans les cuisines s'occupant activement à la préparation des repas ; dans les bureaux où, des heures durant, elles reçoivent et rédigent des rapports ; dans les stations d'émissions radio-télégraphiques, d'où elles expédient et déchiffrent les messages ; dans les ateliers de réparation des avions ; sur les terrains d'aviation qu'elles ont mission d'entretenir, et même — honneur suprême — dans des bombardiers qu'elles pilotent d'un aérodrome à l'autre, afin de permettre à leurs camarades masculins de s'occuper d'autre chose entre temps.

Chaque jour, de nouvelles recrues se présentent aux divers bureaux des « W.A.A.F. » où, après un examen de leurs aptitudes et une visite médicale, on les affecte immédiatement dans un service quelconque, en tenant compte, naturellement, de leur capacité et de leur savoir-faire.

Les officiers de ce groupement sont formées dans des écoles qui sont à peu près les duplicata de celles de la R.A.F. : les « Staff College », où leurs collègues masculins poursuivent également leur instruction.

Elles sont toujours choisies parmi les sous-officiers, et l'on tient surtout compte de leur puissance de travail. N'importe laquelle de ces jeunes femmes peut aspirer à un grade plus élevé, si elle connaît son travail et l'accomplit consciencieusement.

La R.A.F. en entier — du plus petit soldat à l'officier supérieur — a une admiration sans bornes pour toutes ces femmes qui, abandonnant leur travail, leur maison ou leur vie oisive de riche mondaine, sont devenues, aujourd'hui, des soldats, dont le seul but est de servir et d'alléger l'écrasante tâche de leurs camarades hommes.

Et voici comment une « W.A.A.F. » raconte ses souvenirs :

Elle n'a pas encore trente ans. Elle porte crânement l'uniforme, et c'est toujours avec un large sourire attendri qu'elle narre sa première journée de « soldat » :

— C'est en me réveillant un matin, raconte-t-elle, que je trouvai sur ma table une large enveloppe, portant, dans un coin, les mots « Air Ministry ». Je l'ouvris avec des mains tremblantes d'émotion, car je savais qu'elle contenait le genre de vie qui, désormais, allait être mien. «Serai-je envoyée au Nord ou au Sud ?» me demandai-je anxieusement. Fort heureusement pour moi, on m'avait assigné une ville pas trop éloignée de ma résidence habituelle, qui se trouve quelque part au sud-est de l'Angleterre. J'aurais, certes, aimé partir pour un plus grand centre, mais j'étais décidée à obéir, et c'est le cœur léger que je commençai à préparer mes bagages.

Quelques heures plus tard, je me trouvais dans la salle d'attente de la gare de la ville, où je venais d'être nommée. Six autres jeunes femmes, toutes membres des « W.A.A.F. », attendaient comme moi la venue du guide, qui devait nous mener à notre nouveau quartier général. Toutes ces femmes étaient jeunes et distinguées, et semblaient intimidées.

Après une attente qui nous parut interminable, un camion s'arrêta devant la porte et un vieillard en descendit :

— Etes-vous les nouvelles recrues ? nous demanda-t-il, en se découvrant poliment.

— Oui, répondîmes-nous en chœur.

— Montez dans la voiture. Qu'importe si vous serez un peu à l'étroit, c'est la guerre ! dit-il en souriant.

Après un voyage d'une demi-heure, nous nous trouvâmes en présence d'une longue chaîne de bâtiments. Notre guide nous fit descendre et nous emmena dans une vaste salle, où une cinquantaine de jeunes personnes étaient assises. C'étaient les « anciennes », et elles nous reçurent très aimablement.

Une femme de quarante ans, portant avec élégance l'uniforme, s'avança vers nous, nous serra affectueusement les mains, en nous disant :

— Je suis votre sergent. Si vous savez obéir, je vous prouverai, de mon côté, que je sais être gentille...

Elle nous fit donner des couvertures et des matelas carrés, connus sous le nom de « biscuits » qui, nous renseigna-t-on, étaient remplis de crin.

Nous avions une chambre pour trois personnes. L'ameublement était sobre : une table de toilette avec un petit miroir, une large garde-robe et une chiffonnière avec trois tiroirs.

Nous venions à peine de déballer nos objets personnels qu'on annonça le dîner. Il était servi dans une vaste salle. Trois longues tables la meublaient. Elles n'étaient pas couvertes de nappes, mais leur propreté ne laissait nullement à désirer. Nous eûmes, au menu, du saumon, du beurre et du pain, des pickles et du cacao.

Je me sentais l'âme d'une écolière qui, pour la première fois, prend son repas dans un nouveau pensionnat. Les jeunes filles bavardaient entre elles et l'atmosphère était vraiment très cordiale.

Je me mis au lit à 8.30 et ne pus fermer l'œil de la nuit. J'avais l'impression que mon « biscuit » était rempli de pierres et non de crin, tellement il était dur !

Le matin, notre sergent nous demanda, en souriant, si nous étions « trop fatiguées ». Comme nous l'interrogions du regard, elle éclata de rire, et nous déclara :

— Les « nouvelles » ne peuvent jamais dormir la première nuit, tant leurs « biscuits » leur semblent durs ! Mais elles s'y habituent rapidement. Croyez-moi, actuellement, je n'échangerai pas mon « biscuit » contre un matelas moelleux du « Savoy » !

Sur le moment même, la chose me parut fantastique, mais aujourd'hui, après plusieurs mois de service, je puis dire franchement que je suis tout à fait de son avis. J'adore mon travail et je vis heureuse parmi mes camarades. Il n'y a chez nous place ni pour la rancune, ni pour la jalousie. Rien ne peut venir gâcher cette magnifique atmosphère d'amitié que nous avons réussi à créer. Nous savons que nous sommes là pour servir, et nous accomplissons joyeusement notre mission, en laissant de côté toute espèce de considération personnelle.

VOULEZ-VOUS PARAITRE SOIGNEE ?

Votre robe de l'année dernière a besoin d'un regain de jeunesse et de fraîcheur. Un nettoyage minutieux, un coup de fer sérieux, une ceinture fantaisie et quelques fleurs lui donneront toujours un air net.

Une coiffure ordonnée, un maquillage très surveillé, un chapeau sobrement garni, des souliers bien entretenus feront de vous une femme nouvelle. N'oubliez pas que c'est dans la simplicité et la netteté que réside le secret de l'apparence soignée.

Ne tolérez jamais la plus petite tache, ni la moindre trace de poussière. Ne soyez pas avare du coup de fer. Cinq minutes de repassage par jour et vous aurez toujours des toilettes impeccables.

Un détail qui brille : clips, broche, boutons, ceinture, donne souvent le résultat recherché. Ces accessoires ne coûtent pas cher, si vous savez les acheter.

Un nœud de lingerie, un col clair et frais, des poignets de dentelle, le tout d'une blancheur parfaite, donnera de l'élégance à votre robe.

Ayez toujours des gants frais. N'achetez pas des peaux qui deviennent vite lustrées. Si vos moyens ne vous permettent pas d'en changer souvent, ayez des gants lavables, et lavez-les plutôt deux fois qu'une.

Vos ongles doivent toujours être impeccables. Si votre vernis s'écaille, ôtez-le complètement, même si vous devez rester toute la journée sans pouvoir en remettre. Ayez toujours un peu de dissolvant à portée de votre main.

Si votre chapeau est un peu « passé », mettez un ruban neuf et supprimez l'ancienne garniture. N'oubliez pas qu'une femme bien chapeautée et bien chaussée ne donnera jamais l'impression d'être négligée.

LA BEAUTE
EN TEMPS DE GUERRE

Il est un fait que tout le monde a pu constater : c'est que les femmes qui prennent une part active dans la guerre actuelle, celles qui, tout comme leurs camarades masculins, portent crânement l'uniforme kaki, ne négligent quand même pas leur beauté et sont toujours impeccables dans leur tenue.

Elles se fardent avec discrétion, se contentant d'accentuer la couleur naturelle de leurs lèvres et passant un léger nuage de poudre sur leur visage.

J'ai connu récemment Deanna, membre du Service Auxiliaire Féminin, et déjà célèbre dans de nombreux milieux pour sa beauté et son charme.

Quoique ayant dépassé la trentaine, le visage de Deanna est si parfaitement maquillé qu'il donne l'impression d'avoir ses couleurs naturelles.

Je lui ai demandé comment elle se soigne et ce qu'elle fait pour avoir l'air tellement jeune. Elle m'a répondu, avec beaucoup de franchise, que c'était après des recherches sérieuses qu'elle parvint à trouver, enfin, sa « routine de beauté », comme elle l'appelle.

Avec sa permission, je vous sounets, aujourd'hui, les confidences qu'elle m'a faites :

Beaucoup de femmes s'imaginent qu'une épaisse couche de crème sur la figure et le cou cache les petites laideurs de la peau. C'est le contraire qui se produit. Trop de crème et de fards soulignent les pores dilatés et font paraître plus profondes les rides naissantes.

Commencez par savoir quelle est la nature exacte de votre peau, et comment vous devez la soigner. Consultez un spécialiste qui vous éclairera à ce sujet. Ne changez pas constamment de produits de beauté, sous prétexte que vous aimez la nouveauté. Ayez une crème, une poudre et un rouge que vous garderez toujours ; ce sera beaucoup mieux pour votre teint.

Ceci fait, voici comment vous devrez appliquer votre poudre et votre rouge.

Pour de nombreuses femmes, un lait de beauté vaut mieux qu'une crème, comme base du maquillage. Tentez cet essai : lorsque, le matin, vous aurez nettoyé votre visage, que vous sentirez votre peau bien nette et bien lisse, passez, avec vos mains de préférence, une légère couche de lait d'amandes de bonne qualité, massez délicatement en remontant toujours vers le front et, lorsque vous sentirez votre épiderme bien imprégné, commencez à mettre un rouge gras sur vos joues.

Un rouge gras est toujours plus indiqué qu'un rouge sec, lorsqu'il s'agit de l'appliquer directement sur la peau. Réservez donc le rouge en poudre aux raccords que vous voudrez faire dans le courant de la journée.

Mettez le rouge sur vos pommettes, mais très légèrement. Dites-vous toujours que, si vous n'en avez pas assez, le rouge sec est là pour y rémédier, tandis que, si vous en mettez une couche épaisse, il faudra entièrement vous démaquiller pour refaire votre beauté.

Appliquez ensuite la poudre. Servez-vous, pour cela, d'un gros tampon de coton, que vous changerez très souvent. Laissez reposer, durant quelques instants, le nuage de poudre, puis enlevez le surplus avec une brosse spéciale ou un tampon de coton.

Ne mettez pas de cosmétique sur vos cils et vos sourcils, cela vieillit et durcit le visage. Passez dessus, ensuite, très légèrement, de l'huile d'amandes, à l'aide d'une petite brosse à rimmel. Cela donnera un aspect net et soigné à votre maquillage.

Prenez un rouge à lèvres assez clair et dessinez soigneusement vos lèvres. Vous savez que, pour agrandir une bouche trop petite, on peut faire déborder le rouge, mais il faut beaucoup de soins pour qu'on ne remarque pas ce léger camouflage. En principe, mieux vaut s'en tenir au dessin naturel des lèvres, si l'on veut conserver un air frais et naturel.

Dans le courant de la journée, si vous voulez refaire votre beauté, passez, avant de vous poudrer, un bout de coton sur votre visage. Vous éviterez, ainsi, les amas de poudre qui épaississent la peau, lui ôtent sa transparence et, en fin de compte, enlaidissent même les visages jeunes.

CONSEILS A MES NIÈCES

Nièce « Ilizia »

Voici ce que je vous conseille de faire pour que ces lignes autour de la bouche disparaissent : enduisez de crème cette partie de votre visage, puis commencez à pincer assez fortement les rides, en allant de bas en haut. Faites 80 pincements pour chaque côté. Pour votre peau sèche, employez une fois par semaine un jaune d'œuf dans lequel vous aurez versé quelques gouttes d'huile d'amandes douces. Ne gardez jamais la crème sur votre figure durant toute la nuit, cela empêche la peau de respirer.

Nièce « France toujours »

On peut facilement grandir à votre âge, à condition de pratiquer quelques exercices de culture physique. Pour vos cheveux, je trouve qu'une coiffure plus ordonnée vous irait mieux. Pourquoi n'essayez-vous pas de faire un long rouleau en dedans avec, sur le front, une boucle ? Je suis sûre que vous seriez ravissante à voir. Merci pour la photo.

Nièce « Yeux noirs »

Si je ne vous ai pas répondu plus tôt, c'est simplement parce que votre lettre s'était égarée dans mon énorme courrier. Voulez-vous m'excuser ? Pour votre visage, faites une fois par semaine un masque au blanc d'œuf : séparez le blanc du jaune. Mettez-le dans un récipient avec quelques gouttes de citron. Battez pendant quelques secondes et appliquez, à l'aide d'un pinceau, sur toute la figure. On ne peut pas faire maigrir une poitrine trop grosse. La natation pourra quand même vous faire beaucoup de bien.

Nièce « Petite Jeanne »

Il n'y a pas moyen de rendre blanche une toile cirée jaunie. Pour le fermoir de votre sac, je vous conseille de le frotter avec un morceau d'éponge humide sur laquelle vous aurez mis un peu de sable.

Nièce « Amoureuse F.H. »

Vous n'auriez pas dû accepter le cadeau de cet homme qui vous traite si légèrement. Comment ! il disparaît pendant des mois, vous laissant inquiète et tourmentée, et puis, lorsque la fantaisie le prend, il revient avec un cadeau somptueux ? Mais enfin, chère nièce, vous n'êtes pas un jouet entre ses mains, que je sache. Où donc est votre amour-propre ? Refusez de le voir et ne sortez avec lui sous aucun prétexte. S'il vous aime vraiment, il saura vous le démontrer et alors, alors seulement, vous pourrez avoir confiance en lui.

Nièce « Souffrante »

Il est certain que votre vie doit être faite avec celui que vous aimez. Vous ne pourrez pas l'oublier, s'il vous arrivait d'épouser ce cousin qui vous demande aujourd'hui en mariage. Un grand, un vrai amour ne s'oublie jamais et le vieux proverbe qui dit qu'un clou chasse l'autre est archifaux dans certaines circonstances.

Nièce « Russy »

En voilà une idée... Mais tout de même, mon petit, vous ne pensez pas sérieusement à demander cet homme en mariage ! Encourage-le, soyez gentille avec lui, prouvez-lui que vous tenez à lui et à sa compagnie, faites l'impossible pour qu'il comprenne vos sentiments envers lui, mais, de grâce, sachez demeurer dans les limites du possible. Il pourrait, en cas contraire, changer d'avis à votre sujet en vous trouvant trop « dessalée ».

Nièce « Norma Shearer »

Pour vos cils et sourcils, employez chaque soir de l'huile de ricin. Cela leur fera un bien énorme. Je ne puis vous indiquer ici un endroit où vous pourriez faire de la danse classique et de la gymnastique.

Nièce « Sonia »

Prenez deux œufs, séparez les blancs des jaunes. Mélangez ces derniers à une cuillerée à soupe de rhum. Versez sur les cheveux en frottant très fortement. Rincez à grandes eaux.

Nièce « Bécassine »

On n'attire pas l'attention d'un homme en lui parlant constamment d'un autre. Ce jeune homme avec lequel vous sortiez a dû finir par croire que vous aimiez l'autre. Vous avez été punie par là même où vous avez péché. Pourquoi être toujours ainsi artificielle et faussement coquette ? Si les femmes réalisaient combien les hommes aiment la simplicité, elles renonceraient bien vite à toutes leurs simagrées.

TANTE ANNE-MARIE

20th CENTURY-FOX présente

Nancy KELLY ✱ Jon HALL

dans

SAILOR'S LADY

La grande flotte Américaine en manœuvre... avec un bébé à bord du navire-amiral... déchaînant une tempête d'imbroglios et de rires !

AU PROGRAMME
WAR PICTORIAL NEWS
Egalement
BRITISH
MOVIETONE NEWS
arrivé par avion.

DU LUNDI 19 AU
DIMANCHE 25 MAI
AU CINEMA **ROYAL**

Tél. 45675 - 59195 R.C. 5815

Chaque jour trois représentations à 3 h. 15, 6 h. 30 et 9 h. 30 p.m.
Vendredi et Dimanche matinée à 10 h. 30 a.m. à prix réduits.

PARAMOUNT PICTURES présente

Joan BLONDELL
Dick POWELL

dans

I Want A Divorce

Une désopilante comédie matrimoniale brillamment enlevée par un couple délicieux !

AU PROGRAMME
WAR PICTORIAL NEWS
Egalement
BRITISH MOVIETONE NEWS
arrivé par avion.

DU LUNDI 19 AU DIMANCHE 25 MAI
AU CINEMA

DIANA Palace

Tél. 47067 47068
47069

Chaque jour 3 représentations à 3 h. 15, 6 h. 30 et 9 h. 30 p.m.
Vendredi et Dimanche matinée à 10 h. 30 a.m. à prix réduits.

20th CENTURY-FOX présente

Brenda JOYCE ✱ John PAYNE ✱ Fay BAINTER

dans

MARYLAND

EN TECHNICOLOR

Un superbe roman d'amour, dans l'atmosphère la plus luxueuse... — Une mise en scène dynamique doublée d'une interprétation d'une incomparable perfection!

AU PROGRAMME :
WAR PICTORIAL NEWS
également
BRITISH
MOVIETONE NEWS
arrivé par avion.

DU MARDI 20 AU LUNDI 26 MAI AU CINEMA

METROPOLE

Tél. 58391 R. C. 7374

Chaque jour trois représentations à 3 h. 15, 6 h. 30 et 9 h. 30 p.m.
Vendredi et Dimanche matinée à 10 h. 30 a.m. à prix réduits.